



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 358]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 28, 2016/आश्विन 6, 1938

No. 358]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 28, 2016/ASVINA 6, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 सितम्बर, 2016

सं. टीएएमपी/37/2016-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, वीओसीपीटी में डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी मोड के अंतर्गत तापीय कोयला प्रहस्तन के लिए नार्थ कार्गो बर्थ-III के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किया जाता है, जैसाकि कि इसके साथ संलग्न आदेश में विनिर्दिष्ट है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/37/2016-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

- - -

आवेदक

आदेश

(सितम्बर 2016 के दूसरे दिन को पारित)

यह मामला वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से वीओसीपीटी में डीबीएफओटी पर पीपीपी मोड के अंतर्गत तापीय कोयला प्रहस्तन के लिए नार्थ कार्गो बर्थ-III के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त 30 जून, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2 यहां यह उल्लेख करना है कि यद्यपि, वीओसीपीटी के मूल प्रस्ताव में एनसीबी-III में थर्मल कोल प्रहस्तन के बारे में उल्लेख किया गया है, तथापि, बाद के पैराग्राफ से यह देखा जा सकता है, कि वीओसीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा में थर्मल कोल और थर्मल कोयला से भिन्न अन्य कोयला की प्रहस्तन की परिकल्पना की गई है।

2.1 दिनांक 30 जून 2016 के मूल प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा किए गए प्रमुख अनुरोध संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) 7.00 एमटीपीए के तापीय कोयला और 2.15 एमटीपीए के रॉक फॉस्फेट के प्रहस्तन के लिए 9.15 एमटीपीए के अनुमानित यातायात के साथ उत्तर कार्गो बर्थ-III के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी और

मैसर्स ट्रांसस्ट्राय प्राइवेट लिमिटेड को यह निविदा प्रदान की गई थी। रियायत समझौते से संबंधित समस्याओं के कारण और रियायतग्राही द्वारा पूर्व शर्त का पालन नहीं किया गया था, इसलिए, प्रदान की गई यह निविदा सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से रद्द कर दिया गया।

- (ii) नए सिरे से एक अध्ययन मैसर्स वापकोस (भारत सरकार का एक उपक्रम), गुडगांव के माध्यम से कराया गया है, जिन्होंने कोयला 10.22 मिलियन टन एमटीपीए की क्षमता और 12.80 मी. ड्राफ्ट की क्षमता के साथ कोयला तापीय के रूप में एनसीबी-III का सुझाव देते हुए व्यावहार्यता रिपोर्ट तैयार की है। एसएफसी की स्वीकृति प्राप्त करने की प्रक्रिया प्रारंभ की गई है ताकि मंत्रालय को शीघ्र ही यह प्रस्तुत की जा सके। माननीय पोत परिवहन, आर एंड एच मंत्री द्वारा 04 जून 2016 को समीक्षा बैठक में मंत्रालय ने इस परियोजना को पूरा करने के लिए समय सीमा निर्धारित की है।
- (iii) इस पृष्ठभूमि में, उपर्युक्त बर्थ के लिए तापीय कोयला के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
- (iv) पत्तन ने टर्मिनल की इष्टतम क्षमता प्रति वर्ष 10.37 मिलियन टन (एमटीपीए) मानी है, जैसा कि नीचे दिया गया है:
 - (i) **घाट क्षमता:** वार्षिक घाट क्षमता 12.01 एमटीपीए निर्धारित की गई है। [यह गणना के साथ समर्थित नहीं है]
 - (ii) **स्टेक यार्ड क्षमता:** स्टेक यार्ड क्षमता 10.37 एमटीपीए निर्धारित की गई है।
 - (iii) टर्मिनल के लिए दो क्षमताओं में से निम्न अर्थात् 10.37 एमटीपीए को इष्टतम क्षमता माना जाता है।
[पत्तन ने बाद में इष्टतम क्षमता के लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत की है जिसे अनुवर्ती पैराग्राफों में दर्शाया गया है।]
- (v). कोयले की उतराई और कोयला ढोने को पूरी तरह से यंत्रीकृत बनाने का प्रस्ताव किया गया है। उपकरणों में सम्मिलित हैं, जहाज से तट तक अनलोडर, कंवेयर अंतरण प्रणाली आदि। इस परियोजना की कुल पूंजी लागत पूंजी ₹586.89 करोड़ है जिसमें से ₹59.18 करोड़ बर्थिंग सेवाओं के लिए और ₹527.71 करोड़ रुपये कार्गो प्रहस्तन के लिए है।
- (vi). संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 के प्रावधानों की जांच की गई है और यह पाया गया है कि पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), जिसके लिए राजपत्र संख्या 133 दिनांक 16 अगस्त 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी दिनांक 14 जुलाई, 2008 द्वारा अग्रिम प्रशुल्क निर्धारित किया गया है, पर कोयला तापीय को उपयुक्त पाया गया है। तदनुसार, 01 अप्रैल, 2016 की अवधि से लागू वृद्धि अर्थात् 35.08% सहित उपर्युक्त आदेश में उल्लेखित अग्रिम प्रशुल्क को अपनाते हुए प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। प्रस्तावित एसओआर मसौदा का मसौदा प्रस्तुत किया जाता है।
- (vii). इस परियोजना के लिए परिकल्पित बर्थ की लंबाई 306 मीटर है। जहां तक बर्थ किराया भ्रारों का संबंध है, पारादीप पत्तन के प्रस्ताव में विचार की गई पूंजी लागत में ₹42.24 करोड़ की बर्थ साइड निकर्षण लागत शामिल है और 14.00 मीटर ड्राफ्ट स्तर पर पोतों के आगमन का प्रस्ताव किया गया था तथा 80% और 20% पर कैपाकार एवं पेनामेक्स, दोनों आकार के पोतों पर विचार किया गया था। इसलिए, एनसीबी-III की पूंजी लागत और 60000 टी पार्सल आकार के 45,750 आकार के जीआरटी के साथ पोत आगमन पैटर्न पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा विचार करने के लिए फिर से बर्थ किराया प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।

2.2. पत्तन ने तापीय कोयले के रूप में ऊपर उल्लेखित नियम व शर्तों पर एनसीबी-III के संचालन के लिए अग्रिम प्रशुल्क के निर्धारण के लिए उपर्युक्त प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया है।

2.3. वीओसीपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए अनुमानित पूंजी लागत, परिचालन लागत और वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) नीचे दी गई है:

क्र.सं.	विवरण	अनुमान
---------	-------	--------

(i)	बर्थ किराया के आकलन के लिए पूँजीगत लागत	₹ करोड़ में
	बर्थ के निर्माण के लिए लागत	52.56
	आधार लागत पर 3% आकस्मिक व्यय और 7% पर्यवेक्षण प्रभार	5.26
	निर्माण संविदा कर (आधार लागत पर सिविल लागत के 65% का 4%)	1.37
	बर्थ किराया के आकलन के लिए कुल पूँजीगत लागत	59.18
(ii)	बर्थ किराया के आकलन के लिए प्रचालन लागत	
	क) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत (बर्थ के निर्माण का 1% ₹ 5,918 लाख)	59.18
	ख) मूल्यहास (₹ 5918 लाख का 3.34%)	197.66
	ग) बीमा (₹ 5918 लाख 1%)	59.18
	बर्थ किराया के आकलन के लिए कुल प्रचालन लागत	316.02
(iii)	बर्थ किराया के आकलन के लिए राजस्व आवश्यकता	₹ लाख में
	(क) कुल प्रचालन लागत	316.02
	(ख) कुल अचल सम्पत्तियों पर नियोजित पूँजी पर 16% की दर से प्रतिफल - ₹ 5918 लाख)	946.88
	बर्थ किराया प्रभारों के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता	1262.90

2.4. वीओसीपीटी ने बर्थिंग सेवाओं से अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए बर्थ किराया प्रभारों का विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया दर निम्नानुसार है:

बर्थ किराया प्रभार:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी/प्रति घंटे अथवा उसका भाग (₹ में)
1.	विदेशी	0.45
2.	तटीय	0.27

2.5 वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक निम्नानुसार हैं।

पीपीपी प्रचालक 40,000 मी टन प्रति दिन की दर से कोयले का प्रहस्तन करेगा।

3.1 इस मामले में, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2, जो कि प्रासंगिक हैं, को नीचे उद्धृत किया गया है:

"संबंधित महापत्तन से प्राप्त होने वाले प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए प्रत्येक वस्तु / वस्तुओं की श्रेणी और सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा अथवा सेवाओं के संयोजन, जैसा भी मामला हो, के लिए, संदर्भ प्रशुल्क ("संदर्भ प्रशुल्क") का निर्धारण टैम्प द्वारा किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और "निष्पादन मानक" विनिर्दिष्ट होंगे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत संबंधित महा पत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क उच्चतम प्रशुल्क होगा। उच्चतम प्रशुल्क को अपनाते हुए, प्रशुल्क दिशा निर्देश 2008 के अंतर्गत निर्धारित आधार दर डब्ल्यूपीआई प्रतिवर्ष के 60% की सीमा तक आकलित दर होगी, जैसाकि उक्त दिशा निर्देशों में वर्ष, जिसमें उक्त प्रशुल्क मूल रूप से अधिसूचित किया गया था, की पहली जनवरी और अनुवर्ती संबंधित वर्ष, जब प्रश्नाधीन किसी विशेष परियोजना को अधिसूचित किया जा रहा हो, की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए, प्रावधान किया गया है। प्रस्ताव प्राप्त होने के 15 दिनों के भीतर, टीएएमपी संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को अधिसूचित करेगा।"

3.2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार से संबंधित इस वर्तमान प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने 35.08% के प्रयोजनीय सूचकांकन लागू करने के पश्चात, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी दिनांक 14 जुलाई, 2008

द्वारा अनुमोदित पारादीप पत्तन न्यास पर गहरी डाट कोयला बर्थ के निर्माण के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क अपनाने के लिए प्रस्ताव किया है। जहां तक बर्थ किराया प्रभारों का संबंध है, वीओसीपीटी ने बर्थ संख्या एनसीबी-III के निर्माण की पूंजी लागत के आधार पर और प्रस्तावित बर्थ के पोत मापदंडों पर विचार करते हुए अलग प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

4.1. प्रस्ताव की जांच के आधार पर, हमने अपने पत्र दिनांक 18 जुलाई, 2016 द्वारा वीओसीपीटी से कुछ बिंदुओं पर जानकारी/ स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया था। वीओसीपीटी ने अपनी दिनांक 04 अगस्त, 2016 की ई-मेल द्वारा उत्तर देते हुए बर्थ संशोधित किराया आकलन प्रस्तुत किया है। इसके अलावा, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 अगस्त, 2016 द्वारा स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत किए हैं। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण एवं उस पर व्यक्त वीओसीपीटी की प्रतिक्रिया का सार-संक्षेप तालिका रूप में नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना/स्पष्टीकरण
(i).	तापीय कोयला प्रहस्तन प्रभार	
(क).	<p>अनुसूची-1 के अंतर्गत नोट के अनुसार – इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/18।2008-पीपीटी दिनांक जुलाई 14, रा अनुमोदित द्वा 2008 पीपीटी पर कोयला टर्मिनल के लिए कार्गोप्रहस्तन प्रभार, ₹130 प्रति टन के प्रहस्तन प्रभार में अन्य सेवाओं को निभाने के साथ साथ-स्टेकयार्ड से कार्गो को फिर से प्राप्त करने और रेलवे वेगन पर लादने से संबंधित सेवाएं सम्मिलित हैं। जबकि, वीओसीपीटी के प्रस्ताव के पैरा 3 के अनुसार 12, वीओसीपीटी पर स्टेक कोयला की निकासी भी वैगनों द्वारा की जाएगी, रेल द्वारा कार्गो की निकासी के लिए एक अलग एवं पृथक प्रकार के अभिकरण के लिए वीओसीपीटी द्वारा विचार किया गया है। अतः वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि फिर से प्राप्त करने और वैगन लोडिंग प्रणाली के संबंध में वर्तमान प्रस्ताव में विचार किए जाने का उल्लेख नहीं किया है।</p> <p>चूँकि अपनाए गई दरों में, रेल द्वारा कार्गो की निकासी सम्मिलित है, किंतु, वीओसीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव में इस सेवा के लिए पत्तन द्वारा अलग व्यवस्था करने का विचार किए जाने का उल्लेख है, उपयोक्ता को एक ही प्रकार की सेवा के लिए दोगुना भुगतान करना पड़ेगा, एक तो वीओसीपीटी प्रचालक को, जो एनसीबी-III का संचालन करेगा और दूसरा, अलग निकास अभिकरण को।</p> <p>उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए, वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया है कि अपने प्रस्ताव की जांच करे और उपयुक्त रूप से संशोधित करें।</p>	<p>₹586.89 करोड़ की परियोजना लागत में बर्थ पर यांत्रिक प्रहस्तन उपकरण, हस्तांतरकों के माध्यम से बर्थ से स्टेक यार्ड तक कार्गो की ढुलाई, स्टेकर द्वारा यार्ड में स्टेक करने और फिर से प्राप्त करने, एवं रेल वैगन/ट्रक लोडरों आदि पर लदान सम्मिलित है। रेलवे वैगनों पर लोडिंग के लिए कोई अलग प्रचालक नहीं है।</p>
(ख).	प्रस्तावित दर मान में, पत्तन ने प्रस्तावित दर में शामिल सेवाओं का निर्धारण करते हुए, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के नीचे किसी टिप्पण का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में उपयुक्त टिप्पण का प्रस्ताव करने के लिए वीओसीपीटी से अनुरोध है।	<p>निम्नलिखित टिप्पण सम्मिलित किया गया है:</p> <p>यह दर पोत से कोयला उतारने, भंडारण यार्ड तक ले जाने, पोत की समयावधि पूर्ण होने के पश्चात 10 दिनों की निशुल्क अवधि तक भण्डारण यार्ड में भंडार करने, भण्डारण यार्ड से पुनः प्राप्त करने और रेलवे वैगन पर लादने तथा प्रदान की जाने वाली विविध सेवाओं के लिए मिश्रित दर है।</p>
(ii).	बर्थ किराया प्रभार:	
(क).	प्रस्ताव के पैरा 3.14 में यह उल्लेख है कि इष्टतम क्षमता 10.37 एमटीपीए है, जबकि क्र.सं. 6 पर बर्थ किराया आकलन में इष्टतम क्षमता (2008 के दिशा निर्देशों में ट्रेफिक नहीं) 10.22 एमटीपीए पर विचार किया गया है। वीओसीपीटी 10.37 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के लिए भी गणना प्रस्तुत	<p>टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 10.22 एमटीपीए है। विस्तृत गणना निम्नानुसार है:</p> <p>(i) घाट क्षमता</p> <p>इष्टतम घाट क्षमता = ((0.70 x एस1 x</p>

	करे।	$\text{पी1) / 100) } \times 365$ $= ((0.70 \times 100 \times 40,000) / 100) \times 365 = 1,02,20,000$ <p>(अथवा)</p> $= 10.22 \text{ एमटीपीए}$ <p>(ii) <u>स्टेक यार्ड क्षमता</u></p> <p>स्टेक यार्ड क्षमता = $0.70 \times \text{ए} \times \text{यू} \times \text{क्व्यू} \times \text{टी}$</p> $= 0.70 \times (180 \times 700) \text{एम}^2 \times 0.70 \times 6 \text{टी} / \text{एम}^2 \times 28 = 1,03,72,320$ <p>(अथवा)</p> $= 10.37 \text{ एमटीपीए}$ <p>टर्मिनल की इष्टतम क्षमता इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता का निम्नतम मूल्य है। अतः टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 10.22 एमटीपीए है।</p> <p>तदोपरांत, वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 17 अगस्त 2016 के द्वारा द्वारा यह स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित एनसीबी-III में, कैपाकार पोतों की प्रहस्तन की परिकल्पना नहीं की गई है। पत्तन ने यह स्पष्ट किया है कि निष्पादन मानकों के रूप में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 40,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर संबंधित परियोजना के लिए व्यावहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है जिसमें यह पुष्टि की गई है कि प्रहस्तन किए जाने वाले 100% पोत पैनामेक्स आकार के होंगे और उक्त परियोजना में 40,000 टन का प्रहस्तन हैंडल किया जा सकेगा।</p>
(ख).	विदेशगामी पोत के लिए क्रं. सं. 12 पर बर्थ किराया प्रभारों के लिए निर्णित यूनिट दर में त्रुटि प्रतीत होती है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित यूनिट दर का आकलन ₹4.50 प्रति जीआरटी प्रति घंटा (अर्थात् ₹1,26,29,00,00)/280,539,000 जीआरटी घंटे हैं। इस त्रुटि को ठीक करने की आवश्यकता है।	हां। यह त्रुटि टंकण कार्य से संबंधित है। तटीय पोतों के अंश पर विचार करते हुए संशोधित बर्थ किराया आकलन शीट प्रस्तुत की जाती है।
(ग).	तटीय पोत के लिए बर्थ किराए का निर्णय करते समय, यह देखा गया है कि पत्तन ने विदेशी दर का निर्णय करने के लिए तटीय रियायत दर के प्रभाव पर विचार नहीं किया है। ऐसा होते हुए, बीओटी प्रचालक बर्थ सेवाओं से अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता ति में करने की स्थिप्राप्त (एआरआर) नहीं होगा। इसलिए, पत्तन विदेशी पोत और तटीय पोत के अंश को हिसाब में ले सकता है और विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का निर्णय करने के समय तटीय पोत के लिए तटीय रियायत दर के प्रभाव पर विचार कर सकता है।	तटीय पोत और विदेशी पोत की प्रतिशतता क्रमशः 40% और 60% है। तदनुसार, बर्थ किराया आकलन प्रस्तुत किया जाता है।
(iii).	<u>प्रशुल्क का सूचकांकन:</u>	

	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य टिप्पण में प्रशुल्क में सूचकांकन के लिए सूचकांकन के लिए आधार वर्ष पहली जनवरी, 2008 निर्धारित किया है। चूंकि, वीओसीपीटी ने पहले ही प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों का सूचकांकन किया है और संदर्भ प्रशुल्क का वर्ष 2016 में अनुमोदन किया जाना है, इसलिए, सूचकांकन के लिए आधार वर्ष को ठीक करके पहली जनवरी 2016 किया जाए। यह वीओसीपीटी सहित अन्य अग्रिम / संदर्भ प्रशुल्क आदेशों में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है।	उक्त टिप्पण को पहली जनवरी 2016 के रूप में सूचकांकन के लिए आधार वर्ष को सम्बद्ध करते हुए उपयुक्त रूप से संशोधित किया गया है।
(iv).	निष्पादन मानक:	
	संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अवलम्ब प्राप्त करने का उद्देश्य पूर्व निर्धारित निष्पादन मानकों की उपलब्धि के लिए वीओटी प्रचालक को पुरस्कृत करना है। प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2013 के अंतर्गत यथा विनियमित निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क के संबंध में प्रावधान का प्रस्ताव वीओसीपीटी द्वारा नहीं किया गया है	संशोधित प्रस्तावित एसओआर में निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क से संबंधित सामान्य टिप्पण विनिर्दिष्ट किए गए हैं।

4.2. जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, वीओसीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 04 अगस्त, 2016 द्वारा संशोधित बर्थ किराया आकलन प्रस्तुत किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित बर्थ किराया प्रर निम्नानुसार है:

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित बर्थ किराया निम्नानुसार है :

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (₹ में)
विदेशी	0.54
तटीय	0.32

5.1. यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि कोयला टर्मिनल के लिए पीपीटी के अपनाए गए अग्रिम प्रशुल्क में, (क) तापीय कोयला और (ख) तापीय कोयला से भिन्न कार्गो प्रहस्तन शुल्क निर्धारित है और कोयला के (सभी प्रकार के) लिए भंडारण प्रभार निर्धारित है।

दिनांक 30 जून 2016 के मूल प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने पीपीटी में कोयले की केवल दो श्रेणियों के प्रति ही तापीय कोयला के लिए संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किया था। बाद में, दिनांक 4 अगस्त 2016 के अपने पत्र द्वारा जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते हुए, पत्तन ने "तापीय कोयला" के स्थान पर "सभी प्रकार के कोयले" की श्रेणी के रूप में संशोधन किया था। पत्तन ने प्रस्तावित एसओआर में कार्गो प्रहस्तन चार्ज के अंतर्गत इस आशय से एक नया नोट भी प्रस्तुत किया है कि बिजली संयंत्र के लिए आरक्षित कोयला को तटीय कार्गो के लिए प्रदान की जा रही रियायत से छूट प्रदान की गई है। यह पीपीटी के अपनाए गए एसओआर के अनुरूप नहीं है।

5.2. इसके बाद, वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 9 अगस्त, 2016 द्वारा संशोधित प्रस्तावित एसओआर प्रस्तुत किया है, जिसमें कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची में (क) तापीय कोयला और (ख) तापीय कोयला से भिन्न के लिए कार्गो के नोमेनक्लेचर का प्रस्ताव किया गया है और "सभी प्रकार के कोयला" के लिए भंडारण प्रभार का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क पीपीटी के एसओआर में निर्धारित अपनाया गए प्रशुल्क से ज्यादा 35.08% के वृद्धि कारक के प्रयोज्य होने के बाद का है। संशोधित प्रस्तावित एसओआर में कार्गो के नोमेनक्लेचर पीपीटी के अपनाए गए एसओआर में उपलब्ध विनिर्धारण के अनुरूप है।

5.3. इसके बाद, वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 19 अगस्त, 2016 द्वारा यह अनुरोध किया है कि इसी विषय के संबंध में पहले से ही किए गए प्रस्ताव से संबंधित प्रस्तावित मसौदा एसओआर में भंडारण प्रभारों के लिए प्रस्तावित यूनिट दर को "दर प्रति टन प्रति दिन" के स्थान पर "दर प्रति टन" [शीर्षक में दिए गए] के रूप में पढ़ा जाए। जहां तक एनसीबी-III के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता में 6.00 मी.टन पर सुविचारित प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में स्टैकिंग का संबंध है, वीओसीपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 23.02.2010 और 19.01.2012 के आदेश द्वारा अनुमोदित क्रमशः उत्तरी कार्गो बर्थ-II और उत्तरी कार्गो बर्थ-III के लिए पूर्व की परियोजनाओं के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में पहले ही तापीय कोयला के लिए 6.6 मी.टन की दर पर प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में स्टैकिंग पर विचार किया गया है। उत्तरी कार्गो बर्थ-III की मौजूदा परियोजना के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट में भी, यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए प्रति वर्ग मीटर 6.00 मी.टन पर

विचार किया गया है। इसके अलावा, इष्टतम यार्ड क्षमता में सुविचारित प्लॉट टर्नओवर अनुपात @ 28 उक्त परियोजना से संबंधित व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है। व्यवहार्यता रिपोर्ट, जिसमें 6.6 मी.टन प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में स्टेकिंग पैरामीटर और 40,000 मी.टन प्रति की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है, के उद्घरण पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं।

6. यह देखा गया है कि वीओसीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में कई संशोधनों का प्रस्ताव किया है। संक्षेप में, अंतिम वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अंतिम प्रशुल्क नीचे दिए गए हैं:

(i). बर्थ किराया प्रभार:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रुपए में)
1.	विदेशी	0.54
2.	तटीय	0.32

(ii). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	दर (रु. में)	
			विदेशी	तटीय
1	कोयला हैंडिलिंग प्रभार			
(क)	तापीय कोयला	प्रति मीट्रिक टन	175.60	175.60
(ख)	तापीय कोयला से भिन्न	प्रति मीट्रिक टन	175.60	105.36

यह दर पोत से कोयला उतारने, भंडारण यार्ड तक ले जाने, पोत की समयावधि पूर्ण होने के पश्चात 10 दिनों की निशुल्क अवधि तक भण्डारण यार्ड में भंडार करने, भण्डारण यार्ड से पुनः प्राप्त करने और रेलवे वैगन पर लादने तथा प्रदान की जाने वाली विविध सेवाओं के लिए मिश्रित दर है।

(iii). भण्डारण प्रभार:

अनुमति की निशुल्क अवधि के पश्चात स्टैक यार्ड में भंडार किए गए कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार होंगे:

(क) निःशुल्क अवधि : 10 दिन

(ख) निःशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार

(दर ₹ में प्रति टन)

क्र.सं.	वस्तु	निःशुल्क अवधि के पश्चात बाकी बचे शेष कार्गो के लिए पांच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो के लिए छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से आगे के लिए दर
1.	सभी प्रकार का कोयला	16.21	32.42	64.84

7. इस मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्न स्थिति सामने आयी है:

(i). इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित दिशानिर्देश-, 2008 के आधार पर वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के उत्तरी कार्गो बर्थ-III (एनसीबी-III) पर बल्क कार्गो अर्थात् तापीय कोयला और रॉक फास्फेट की प्रहस्तन के लिए अग्रिम प्रशुल्क का निर्धारण करते हुए आदेश संख्या टीएएमपी/33/2011-वीओसीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2012 पारित किया था।

- (ii). जैसाकि पूर्व के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, एनसीबी III परियोजना के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी और टेंडर मैसर्स ट्रांसस्ट्राय प्राइवेट लि. दान किया गया था। हालांकि, रियायत समझौते से संबंधित समस्याओं के कारण और क्योंकि पार्टी ने निविदा प्रदान करने से संबंधित शर्तों का पालन नहीं किया, इसलिए वीओसीपीटी ने यह सूचना दी थी कि सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से रियायत समझौते को समाप्त कर दिया गया है। पत्तन द्वारा फिर से प्रारंभ किए गए अध्ययन के आधार पर और व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर अब तापीय कोयला और रॉक फॉस्फेट के स्थान पर कोयला की सभी प्रकार की प्रहस्तन के लिए एनसीबी-III को आरक्षित रखने के लिए प्रस्ताव किया गया है। इस संदर्भ में, पत्तन ने प्रशुल्क दिशा निर्देश, 2013 के तहत संदर्भ प्रशुल्क का अनुरोध करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

इस आदेश के प्रारंभिक भाग में उल्लिखित तथ्यात्मक स्थिति से यह देखा जा सकता है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 30 जून 2016 का मूल प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रावधानों के अनुरूप नहीं था। उनके प्रस्ताव में पायी गई कमियों के संबंध में हमने अपने 18 जुलाई, 2016 के पत्र द्वारा अवगत कराया था। पत्तन ने दिनांक 04 अगस्त, 2016 के ईमेल द्वारा आकलन प्रस्तुत करने के साथ स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत किए हैं। बाद में, वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 09 अगस्त, 2016, 17 अगस्त 2016 के ईमेलों और 18 अगस्त, 2016 के अपने अंतिम ई-मेल के द्वारा अपने प्रस्ताव में कुछ संशोधनों का प्रस्ताव किया है। इस मामले को अंतिम रूप केवल तभी दिया जा सकता है जब पूर्ण सूचना प्राप्त हो जाए और संशोधित आकलन के साथ संशोधित बर्थ किराया प्राप्त हो जाए।

- (iii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खण्ड 2.2 में अन्य बातों के साथ यह विनिर्दिष्ट है कि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किए जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि संबंधित महापत्तन न्यास में किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित की जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबंधित महापत्तन न्यास 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत उस वस्तु के संबंध में विस्तृत ब्यौरा और पर्याप्त औचित्य उपलब्ध कराते हुए किसी अन्य पत्तन न्यास में किसी अन्य प्रशुल्क के निर्धारण का प्रस्ताव कर सकता है जिसका कि वह पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है।

- (iv). पत्तन द्वारा परिकल्पित एनसीबी-III की बर्थ की लंबाई 306 मीटर है। कोल प्रहस्तन प्रभारों के लिए, पत्तन ने 35.08% के प्रयोजनीय सूचकांकन को लागू करने के बाद आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी दिनांक 14 जुलाई, 2008 द्वारा अनुमोदित पारादीप पत्तन पर डीप ड्राट कोल बर्थ के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क को अपनाने के लिए प्रस्ताव किया गया है।

जहां तक बर्थ किराया प्रभार का संबंध है, वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि पारादीप पत्तन में सुविचारित पूंजी लागत में ₹42.24 करोड़ बर्थ साइड निकर्षण लागत सम्मिलित है और 14.00 मीटर के संबंध में पोत आगमन का प्रस्ताव किया गया था। कैपाकार और पेनामैक्स, दोनों, पोतों पर क्रमशः 80% और 20% पर विचार किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि एनसीबी-III पर, 100% पेनामैक्स पोतों की परिकल्पना की गई है। पत्तन कैपाकार पोत की परिकल्पना नहीं करता। इसलिए, एनसीबी-III और 60,000 टी पार्सल आकार वाले 45,750 जीआरटी आकार के पोत आगमन पैटर्न के निर्माण की अनुमानित पूंजी लागत पर विचार करते हुए, वीओसीपीटी ने अलग से एक नए बर्थ किराया प्रशुल्क निर्धारित किया है।

पत्तन का प्रस्ताव परिशुद्ध रूप से अपनाने का मामला नहीं है, जैसाकि संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में विनिर्दिष्ट है। जहां तक कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों का संबंध है, पत्तन का यह प्रस्ताव, 35.08% के प्रयोज्य सूचकांकन कारक को लागू करते हुए पीपीटी पर आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी दिनांक 14 जुलाई, 2008 द्वारा अनुमोदित पारादीप पत्तन न्यास पर डीप ड्राट कोल बर्थ के निर्माण के लिए अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क के आधार पर है। बर्थ किराए के लिए, पत्तन ने सिद्धांतों का पालन करते हुए गणना प्रस्तुत की है और बर्थ प्रभारों का निर्धारण करने के लिए सामान्य पद्धतियों का पालन किया तथा पत्तन ने 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों का पालन किया है। बर्थ किराए के निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत पोत पेरामीटरों पर विश्वास किया जाता है। 2008 के दिशा-निर्देशों में यह अपेक्षित है कि यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तुत पूंजी लागत अनुमानों पर विश्वास करे। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, और चूंकि महत्वपूर्ण वस्तु अर्थात् कार्गो के प्रहस्तन प्रभार अपनाए गए अग्रिम प्रशुल्क पर आधारित होते हैं तथा प्रस्तावित बर्थ किराया 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित

मानदण्डों का पालन किया जाता है तथा पत्तन द्वारा सुविचारित पोत पैरामीटरों पर सामान्यतया इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया जाता है और प्रस्तावित बर्थ किराया आम तौर पर इस द्वारा पर भरोसा कर रहे हैं, इसलिए, सामान्यता परामर्श प्रक्रिया की पहल नहीं की गई थी क्योंकि अपनाए गए मामलों में ऐसा करना अपेक्षित नहीं है।

- (v). पीपीटी पर आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी, दिनांक 14 जुलाई, 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क (क) डीप ड्राट लौह अयस्क बर्थ के निर्माण, और (ख) डीप ड्राट कोयला बर्थ के निर्माण के लिए है। इस प्राधिकरण ने दो अलग अग्रिम प्रशुल्क अर्थात् एक डीप ड्राट लौह अयस्क बर्थ और अन्य डीप ड्राट कोयला बर्थ के लिए अनुमोदन प्रदान किया है। जैसाकि पूर्व के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, कोयला प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभार के संबंध में, वीओसीपीटी ने 35.08% के प्रयोजनीय सूचकांकन कारक को लागू करने के बाद दिनांक 14 जुलाई, 2008 के उक्त आदेश में पारादीप पत्तन न्यास पर डीप ड्राट कोयला बर्थ के लिए अग्रिम प्रशुल्क को अपनाने के लिए प्रस्ताव किया है।

यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि पीपीटी के उक्त आदेश में डीप ड्राट कोयला बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभारों का प्रावधान किया गया है। तथापि, वीओसीपीटी ने निम्नलिखित कारणों से बर्थ संख्या एनसीबी-III के निर्माण की अनुमानित पूंजी लागत और प्रस्तावित बर्थ के लिए परिकल्पित पोत पैरामीटरों के आधार पर प्रस्तावित एनसीबी-III के लिए अलग बर्थ किराए का निर्धारण किया है:

- (i). पीपीटी पर कोयला बर्थ के लिए अनुमोदित अग्रिम बर्थ किराए में दे दी है ₹42.24 करोड़ की बर्थ साइड निकर्षण लागत सम्मिलित है (ii). 14.00 मीटर ड्राफ्ट स्तर के संबंध में पोत आगमन का प्रस्ताव किया गया था और कैपाकार एवं पैनामेक्स, दोनों, आकारों के पोतों पर क्रमशः 80% : 20% के अनुपात में विचार किया गया था जैसाकि पीपीटी द्वारा परिकल्पित किया गया है। (iii). वीओसीपीटी की परियोजना के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट में बर्थ एनसीबी-III पर पैनामेक्स पोत की परिकल्पना की है और एनसीबी-III पर कैपाकार पोत की परिकल्पना नहीं की गई है।

उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, बर्थ किराया प्रभारों के लिए पत्तन द्वारा प्रशुल्क का आकलन बर्थिंग गतिविधि के संबंध में कुल राजस्व आवश्यकता के आधार पर वीओसीपीटी द्वारा अलग से किया गया है।

- (vi). (क). जैसा कि पहले ही उल्लेख किया गया है, कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए, पत्तन ने पीपीटी पर अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क कैप्स को अपनाया है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि पीपीटी के कोयला बर्थ के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क पीपीटी 10 एमटीपीए है। वीओसीपीटी पर एनसीबी-III के कोयला टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 10.22 एमटीपीए है। यह पाया गया है कि एनसीबी-III की इष्टतम क्षमता की तुलना पीपीटी के कोयला बर्थ की इष्टतम क्षमता के साथ की जा सकती है। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्कों का निर्धारण करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा लागू किए गए 35.08% के सूचकांक कारक के संबंध में यह देखा गया है कि ये कारक वहीं हैं जिन्हें पहली जनवरी 2008 की स्थिति के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के आधार पर वर्ष 2016 में निर्धारित किए जाने वाले संदर्भ प्रशुल्क के लिए प्रयोजनीय सभी महापत्तन न्यासों को हमारे द्वारा संसूचित किया गया था। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क सही पाए गए हैं।

कोयला कार्गो का नोमेनक्लेचर जिसके लिए वीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है, कोयला बर्थ के लिए पीपीटी के अपनाए गए अग्रिम प्रशुल्क के अनुरूप है। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, वीओसीपीटी द्वारा पीपीटी के कोयला टर्मिनल के डीप ड्राफ्ट बर्थ के अग्रिम प्रशुल्क को अपनाते हुए कार्गो प्रहस्तन और भण्डारण प्रभार के लिए प्रस्तावित दर को स्वीकार किया जाता है।

- (ख). बर्थ किराए के लिए, पत्तन ने बर्थ प्रभारों का निर्धारण करने के लिए अनुपालन किए गए सिद्धांतों और सामान्य पद्धतियों का अनुपालन करते हुए गणना प्रस्तुत की है जिसकी अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

- (vii). बर्थिंग गतिविधि:

(क). इष्टतम क्षमता:

- (i). पोर्ट द्वारा यह उल्लेख किया गया है कि एनसीबी-III पर, 45,750 जीआरटी की 100% पेनामेक्स पोतों की परिकल्पना की गई है, जो कि व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है। पत्तन ने यह स्पष्ट किया है कि इसने एनसीबी-III पर कैपाकार पोतों को हैंडल करने के लिए कोई परिकल्पना नहीं की है। यह स्थिति विश्वास योग्य है।

यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि प्रासंगिक राज्य के लिए है कि 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा निर्देशों-में निर्धारित कोयला बर्थ से संबंधित अनलोडिंग मानदंड पेनामेक्स पोतों के लिए 35,000 टन/प्रतिदिन है। इसके प्रति, वीओसीपीटी ने पेनामेक्स पोत द्वारा कोयला प्रहस्तन के लिए 40,000 टन/प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि 40,000 टन/प्रतिदिन प्रहस्तन दर व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर है जिसमें इस बात की पुष्टि की गई है कि 100 % पोत पेनामेक्स पोत होंगे और उक्त बर्थ पर 40,000 टन प्रतिदिन/हैंडल किया जा सकता है।

वीओसीपीटी द्वारा ध्यान दिलायी गई इस उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए बलपूर्वक यह कहा गया है कि 40,000 टन/प्रतिदिन दर को प्राप्त किया जा सकता है, इस प्राधिकरण ने बेहतर प्रहस्तन दर के वीओसीपीटी के प्रस्ताव से सहमति व्यक्त करने का निर्णय किया है। अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.2 में प्राधिकरण को यह अनुमति प्रदान की गई है कि वह वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर निर्धारित मानदंडों में समायोजन पर विचार करे।

40,000 मीट्रिक टन प्रति दिन की शिप दिन निर्गम के आधार पर और 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र का अनुपालन करते हुए, पत्तन के बर्थ किराया आकलन के लिए वीओसीपीटी द्वारा मूल्यांकित इष्टतम क्षमता 1,02,20,000 टन प्रति वर्ष है अर्थात् 40,000 शिप दिवस उत्पादन * 365 दिन * क्षमता के अंश का 100% * 70%।

- (ii). पत्तन ने 1.26 लाख वर्ग मीटर के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता का आकलन किया गया है। इष्टतम यार्ड क्षमता का निर्णय करने के लिए, वीओसीपीटी ने 6 टन/प्रति वर्ग मीटर पर कोयले के स्टेकिंग पैरामीटर और 2008 के दिशा निर्देशों में निर्धारित-3 टन/प्रति वर्ग मीटर और 12 के टर्नओवर पर निर्धारित मानदण्ड के प्रति 28 के टर्नओवर पर विचार किया है। वीओसीपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि उत्तरी कार्गो बर्थ-II और उत्तरी कार्गो बर्थ-III के लिए पूर्व की परियोजनाओं के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क को इस प्राधिकरण द्वारा क्रमशः दिनांक 23.02.2010 और 19.01.2012 के आदेश द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया है, तापीय कोयला के लिए 6.6 मीट्रिक टन की दर पर प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में स्टेकिंग पर विचार किया गया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि उत्तरी कार्गो बर्थ-III की वर्तमान परियोजना से संबंधित व्यावहार्यता रिपोर्ट में 6.00 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टेकिंग पैरामीटर पर विचार किया गया है और इष्टतम यार्ड क्षमता में सुविचारित 28 के प्लॉट टर्नओवर अनुपात भी उक्त परियोजना से संबंधित व्यावहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है। वीओसीपीटी द्वारा किए गए उपर्युक्त अनुरोधों को देखते हुए, स्टेकिंग पैरामीटर और टर्नओवर, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा विचार किया गया है, पर विचार किया गया है।

उपर्युक्त पैरामीटरों के आधार पर और 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र का अनुपालन करते हुए, वीओसीपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित इष्टतम स्टेक यार्ड क्षमता 1,03,72,320 टन प्रति वर्ष (10.37 एमटीपीए) अर्थात् 70% * (1.26 लाख वर्ग मीटर * 70% * 6 टन/प्रति वर्ग मीटर स्टेकिंग मात्रा * 28 वार्षिक टर्नओवर अनुपात) पर विचार किया गया है।

- (iii) बर्थ किराया आकलन के लिए इष्टतम क्षमता 10.22 एमटीपीए पर इसलिए विचार किया गया है क्योंकि यह दो क्षमताओं में से न्यूनतम है।

(ख). बर्थ की पूंजी लागत:

वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित बर्थ के लिए कुल पूंजी लागत ₹59.18 करोड है, जिसमें आधार लागत और 4% पर निर्माण संविदा कर पर 3% आकस्मिक व्यय और 7% पर्यावेक्षण प्रभार सम्मिलित हैं।

बर्थिंग सेवा के तहत विविध लागत पर विचार करने के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है और पत्तन ने इस परियोजना के लिए बर्थिंग सेवा के तहत विविध लागत का अनुमान नहीं लगाया है।

इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि हालांकि 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा निर्देशों में प्रहस्तन गतिविधि के मामले में, कुल अनुमानित सिविल और उपकरण लागत के 5% की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाने के बारे में विनिर्दिष्ट है, इन दिशा निर्देशों में बर्थिंग सेवा के अंतर्गत विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की विभिन्न परियोजनाओं, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास पर कोयला टर्मिनल, मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) पर बहु-प्रयोजनीय एवं यांत्रिक बर्थों के लिए निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अंतर्गत 5% की दर पर विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। उपर्युक्त मामलों में बनाए रखी गई स्थिति को देखते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण में एकरूपता लाने के लिए वर्तमान कवायद में बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत विविध पूंजी लागत बर्थ की सिविल लागत के 5% पर विचार किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन को छोड़कर, वीओसीपीटी द्वारा यथा अनुमानित बर्थ की पूंजीगत लागत पर विश्वास है। उपर्युक्त संशोधन की शर्त के साथ, बर्थ की पूंजीगत लागत ₹62.15 करोड है।

(ग). बर्थिंग गतिविधि से वार्षिक राजस्व आवश्यकता:

(i). दिशा निर्देशों में बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत के अनुमान के संबंध में बर्थ लागत के 1% की अपेक्षा की गई है। अनुरक्षण लागत के अतिरिक्त, वीओसीपीटी ने बर्थिंग सेवा के प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा और मूल्यहास पर विचार किया गया है।

हालांकि, दिशा-निर्देशों में प्रचालन लागत के लिए बर्थ लागत के 1% की सीमा निर्धारित की गई है, तथापि, भू-संपदा के लिए पर्याप्त बीमा कवरेज की अपेक्षा की जाती है और यह भी तथ्य है कि भू-संपदा के मूल्य में टूट-फूट के कारण कमी आने से इंकार नहीं किया जा सकता है। अन्य महापत्तन न्यासों पर अग्रिम बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को समझा गया था और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का मूल्यांकन करने के लिए बीमा और मूल्यहास की लागत पर विचार किया गया था।

स्पष्ट की गई उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, इस मामले में भी संशोधित पूंजी लागत पर 1% की दर से बीमा लागत और मूल्यहास के तत्व पर विचार किया गया है। स्पष्ट किए गए निम्नलिखित कारणों से वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 3.34% के स्थान पर मूल्यहास की दर 3.17% पर विचार किया गया है।

वीओसीपीटी द्वारा मूल्यहास की दर बर्थ लागत पर 3.34% की दर से आकलित की गई है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत मूल्य हास की 3.34% दर पर विचार किया जा रहा था। वीओसीपीटी के पूर्व के तीन प्रस्तावों में वीओसीपीटी पर 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के अनुपालन में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में, वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत लागू होने वाली मूल्य हास की दरों पर आधारित सिविल निर्माण कार्यों पर 3.17% पर मूल्यहास की दर पर विचार किया है और इस प्राधिकरण द्वारा भी इस पर विचार किया गया है। ऐसा होते हुए, इस वर्तमान मामले में मूल्यहास की दर भी

संशोधित की गई है और पत्तन पर सुविचारित 3.34% के स्थान पर 3.17% पर विचार किया गया है।

- (ii). पत्तन द्वारा अनुमानित कुल परिचालन लागत ₹316.03 लाख है, जो संशोधन के बाद ₹321.32 लाख हो गई है।
 - (iii). नियोजित पूँजी पर प्रतिफल का आकलन दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार बर्थ की अनुमानित पूंजीगत लागत का 16% किया गया है।
 - (iv). वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹1262.96 लाख की तुलना में बर्थिंग सेवा से राजस्व आवश्यकता का हिसाब ₹1315.72 लाख लगाया गया है।
- (घ). पत्तन ने बर्थ किराया आकलन के लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि उसने वास्तविक पोत पैरामीटरों पर आधारित पोत पैरामीटरों पर विचार किया है, जिन पर विश्वास किया जाता है।

2008 के दिशा निर्देशों के तहत बर्थ किराया आकलन के लिए निर्धारित मानदंडों के अनुसार, 70% समुपयोजन आकलन पर दिनों की संख्या 255.5 दिन (अर्थात् 365 * 70%) बनती है। तथापि, यह देखा गया है पत्तन ने बर्थ किराया आकलन में बर्थ दिनों की संख्या 256 के रूप में दर्शायी है, जिसे सही करके 255.5 दिन किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा 6132 बर्थ घंटों पर विचार किया गया है, जो सही है।

बर्थ किराए प्रभार का निर्णय करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति को अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अपनायी गए सामान्य दृष्टिकोण के अनुरूप पाया गया है। संशोधित राजस्व आवश्यकता को छोड़कर, बर्थ किराया प्रभार का आकलन वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुपालन करते हुए किया गया है।

सरकार की नीति निर्देशों के अनुसार, तटीय कार्गो (तापीय कोयला से भिन्न एवं कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छर्रे) के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाने हैं, जो विदेशी श्रेणी के लिए निर्णय की दर के 60% से अधिक नहीं होगी। तदनुसार, वीओसीपीटी ने सरकार की नीति के अनुरूप तटीय पोतों के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है। बर्थ किराया दर का निर्णय करने के प्रयोजन से, वीओसीपीटी ने विदेशी पोत और तटीय पोत की क्रमशः 60% और 40% दर पर विचार किया है जिस पर विश्वास किया जाता है।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, बर्थ किराया प्रभार के लिए प्रशुल्क कैप का आकलन प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशगामी पोत के लिए ₹ 0.56 और प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय पोत के लिए ₹0.33 किया गया है, जोकि एसओआर में निर्धारित किए गए प्रशुल्क की तुलना में वीओसीपीटी द्वारा प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशगामी पोत के लिए ₹ 0.54 और प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय पोत के लिए ₹ 0.32 का प्रस्ताव किया गया है।

केवल रुपए में अग्रिम बर्थ किराया प्रभार का अनुमोदन करने के लिए अन्य महा पत्तन न्यासों पर अग्रिम बर्थ किराए को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में पहले ही निर्णय लिया गया है। रुपए के मूल्य-मान में बर्थ किराया के लिए वीओसीपीटी का प्रस्ताव अन्य अग्रिम प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुरूप है।

- (viii). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत अग्रिम बर्थ किराया प्रभार निर्धारण के लिए विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की एक प्रति **अनुबंध-1** के रूप में संलग्न है।
- (ix). यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि पीपीटी बर्थ पर कोयला टर्मिनल के लिए अनुमोदित अग्रिम प्रशुल्क एसओआर में सामान्य नियमों और शर्तों, भंडारण प्रभार से संबंधित कुछ प्रासंगिक शब्दों एवं सामान्य टिप्पणियों की परिभाषा निर्धारित नहीं की गई है। वीओसीपीटी ने तटीय पोत, दिवस, विदेशगामी पोत और निशुल्क अवधि की परिभाषा का प्रस्ताव किया है। इन शब्दों की परिभाषा बल्क कार्गो अर्थात् उत्तरी कार्गो बर्थ-III (एनसीबी-III) पर तापीय कोयला और राँक फास्फेट की प्रहस्तन के लिए अग्रिम प्रशुल्क के निर्धारण के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/33/2011-वीओसीपीटी दिनांक 19 जनवरी,

2012 में अनुमोदित अनुसार हैं, जिसका प्रस्ताव पीपीपी मोड पर विकसित किए जाने के लिए प्रस्ताव किया गया है।

- (x). बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्तें जैसेकि बर्थ किराए की अवधि का आकलन पोत द्वारा बर्थ के अधिग्रहण करने के समय से उसके द्वारा बर्थ को खाली करने के समय तक किया जाना चाहिए, टर्मिनल प्रचालक के उपकरण खराब होने, अथवा बिजली आपूर्ति फेल होने जाने के कारण अथवा ऐसे किसी भी कारण से, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, गलत संकेत के लिए दण्ड बर्थ किराया, जोकि पत्तन के दर मान पर और अन्य अग्रिम प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुरूप प्रतीत हों, उस अवधि के लिए जब बर्थ पर पोत लगातार एक घंटे अथवा इससे अधिक समय तक खाली खड़ा रहता है तो कोई बर्थ किराया प्रभारित नहीं किया जाना चाहिए। और इसलिए, दर मान में विनिर्दिष्ट की जाती है।

प्राथमिकता रहित/प्राथमिकता प्राप्त बर्थ किराया प्रभारों के लिए, वीओसीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए कि प्राथमिकता रहित बर्थिंग/प्राथमिकता प्राप्त बर्थिंग प्रदान करने से संबंधित दरें और शर्तें इस संबंध में सरकार के दिशा-निर्देशों और वीओसीपीटी के एसओआर में विनिर्दिष्ट प्रावधानों के द्वारा विनियमित होते हैं, प्राथमिकता प्राप्त/ प्राथमिकता रहित से संबंधित सामान्य शर्तों का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी के दर मानों में प्राथमिकता प्राप्त बर्थिंग और प्राथमिकता रहित बर्थिंग के लिए प्रभारों के संबंध विशिष्ट शर्तें निर्धारित हैं। इसलिए, प्रस्तावित नोट के स्थान पर वीओसीपीटी के दर मानों में विनिर्दिष्ट शर्तों के अनुरूप प्राथमिकता रहित और प्राथमिकता प्राप्त बर्थ किराया प्रभारों से संबंधित शर्तों को रखा जाता है।

- (xi). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस), भारत सरकार ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक, 11 नवम्बर, 2014 के साथ महा पत्तन पर तटीय पोतों के प्राथमिकता प्राप्त बर्थिंग से संबंधित दिशा-निर्देशों के संबंध में इस प्राधिकरण को जारी किए गए पत्र संख्या पीटी-11033/51/2014-पीटी, दिनांक 4 सितम्बर, 2014 की प्रति अग्रप्रेषित की है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-जन., दिनांक 28 नवम्बर, 2014 द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी महा पत्तन न्यासों के विद्यमान एसओर में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा को निम्नानुसार बदलने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है:

“तटीय पोत” से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।

इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को 'तटीय पोत' की उपर्युक्त दर्शायी गई परिभाषा के अनुरूप संशोधित किया गया है।

- (xii) पत्तन ने, सामान्य शर्तों और नियमों में, पोत से संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की लेवी के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली और पोत से संबंधित प्रभारों और कार्गो से संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की लेवी के मानदंड और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी, दिनांक 26 नवम्बर, 2015 द्वारा अनुमोदित रियायती तटीय दर के लिए निर्धारित प्रावधान सम्मिलित किया है। दिनांक 10 जून, 2016 के आदेश द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पोत परिवहन महा निदेशालय के निदेशों के अनुसरण में उक्त आदेश में बाद में किए गए संशोधन पत्तन द्वारा सम्मिलित नहीं किए गए हैं। उक्त आदेश में यह संशोधन सम्मिलित कर दिया गया है।

- (xiii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 के अंतर्गत इस प्राधिकरण के लिए यह अपेक्षित है कि वह संदर्भ प्रशुल्क और इसके साथ-साथ निष्पादन मानक निर्धारित करे। यद्यपि, 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों में यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक की जांच करना इस प्राधिकरण के लिए अपेक्षित नहीं है, तथापि, यह मान लेना युक्तिसंगत होगा कि पत्तन उपयुक्त एवं प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेंगे।

वीओसीपीटी ने 40,000 मीटन प्रति दिन के निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है, जैसाकि इसके द्वारा बर्थ किराया आकलन में विचार किया गया है। पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि प्रस्तावित प्रहस्तन दर को प्राप्त किया जा सकता है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानकों का अनुमोदन किया जाता है।

- 8.1 उपर्युक्त शर्त के अनुसार, संदर्भ अनुसूची और उसके साथ संदर्भ प्रशुल्क के विनियमन से संबंधित शर्तों को संशोधित किया गया है।
- 8.2 (क) यदि रिकार्ड में स्पष्ट दृष्टिगोचर हुई किसी त्रुटि पर विचार किया जाता है तो भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / कारण देते हुए वीओसीपीटी निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए, इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।
- (ख) इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी किसी अन्य तर्कसंगत कारणों के लिए भी, भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / कारण देते हुए वीओसीपीटी निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए, इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।
- 8.3 परिणामस्वरूप, उपर्युक्त दर्शाए गए कारणों से, तथा सामूहिक रूप से विवेकपूर्ण विचार करने के आधार पर यह प्राधिकरण कार्गो प्रहस्तन तथा निष्पादन मानक, क्रमशः अनुबंध-II और अनुबंध-III के रूप में संलग्न, के लिए उत्तरी कार्गो बर्थ-III के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है।
- 8.4 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक का उल्लेख बोली के दस्तावेज में किया जाएगा और तदोपरांत, पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में किया उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को पत्तन द्वारा व्यक्त सहमति के अनुसार, बोली के दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक का उल्लेख करने और तदोपरांत पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लेख करने की सलाह दी जाती है।
- 9.1 वाणिज्यिक प्रचालन की तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क को उस वर्ष के प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रखा जाएगा जोकि अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क सूचकांकों के आधार पर स्वतः ही हर वर्ष संशोधित होंगे, जैसाकि 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में प्रावधान किया गया है, जोकि रियायत की पूरी अवधि के लिए प्रयोजनीय होंगे।
- तथापि, पीपीपी आपरेटर प्रचालन के दूसरे वर्ष से निष्पादन मानकों के साथ-साथ आने वाले वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक प्रशुल्क के संबंध में प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होंगे। ऐसे निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क उस संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15% के अधिक से ज्यादा नहीं होंगे (और यह प्रशुल्क कैप होगा) निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होंगे और पूरे वित्तीय वर्ष के लिए प्रयोजनीय होंगे।
- 9.2 परियोजना के रियायती करार के अंतर्गता नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र के साथ प्रस्ताव इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा, जिसमें गत 12 महीनों जैसाकि रियायती करार में विनिर्दिष्ट है अथवा प्रचालन के पहले वर्षों में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसी भी स्थिति हो, में निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शायी गई हो।
- 9.3 प्रस्ताव के प्राप्त होने पर यह प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में दिए गए अनुसार प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर निष्पादन मानकों की उपलब्धि के संबंध में महा पत्तन न्यास के विचार मंगवाएगा।
- 9.4 प्रचालक द्वारा गत 12 महीनों के दौरान रियायत करार में यथा विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों को प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पाद से सम्बद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित करने से संबंधित प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए प्रयोज्य सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही हकदार होगा।
- 9.5 महा पत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात से संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा विनिर्दिष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से प्रभावी होने वाले निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क को 15 मार्च तक अधिसूचित कर देगा।
- 9.6 निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण उपलब्धियों अथवा अन्यथा प्रचालक द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धियों के आधार पर निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने अथवा निरस्त करने के संबंध में निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए समाधान के अनुसार किया जाएगा।
- 9.7 प्रचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी प्रचालक के निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः अधिसूचित हो जाएगा बशर्ते स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रभावित किए गए अनुसार गत 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानकों की उपलब्धि हांसिल कर ली गई हो। पीपीपी प्रचालक तीसरे वर्ष से आगे निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के लिए पहली

मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर की ओर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क का प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावित होने वाले निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

9.8 किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालक द्वारा उपलब्धि हांसिल न करने के संबंध में किसी उपयोक्ता को कोई शिकायत होने की स्थिति में वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन प्रस्तुत कर सकता है, जिसका कि, जो इसके बाद अभ्यावेदन में विनिर्दिष्ट शिकायत की जांच कराएगा और अपने निष्कर्षों से संबंधित महापत्तन न्यास को अवगत कराएगा। महा पत्तन न्यास संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

9.9 रियायत करार के हस्ताक्षर होने के 15 (पंद्रह) दिनों की भीतर संबंधित प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अग्रेषित करेगा, जोकि अपनी वेबसाइट पर इसे प्रदर्शित करेगा।

9.10 पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो ट्रेफिक, पोत बर्थ दिन की आउटपुट, पोत का औसत टर्न-अराउण्ड टाइम, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय और प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किया गया प्रशुल्क के संबंध में तिमाही रिपोर्टें प्रस्तुत करेगा। पीपीपी प्रचालक द्वारा ये तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना, जो इस प्राधिकरण को अपेक्षित होगी, भी समय-समय पर उन्हें प्रस्तुत की जाएगी।

9.11 यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी सूचनाएं प्रदर्शित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदी प्रकार के डाटा/सूचना से संबंधित जानकारी वेबसाइट पर प्रदर्शित न करने के संबंध में पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदी प्रकार की होने और प्रकाशित किए जाने पर उनके राज्य/प्रचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने के बारे में विस्तृत औचित्य भी दिया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/16 (247)]

अनुबंध-I

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन पर डीबीएफओटी आधार पर कोयला प्रहस्तन के लिए उत्तरी कार्गो बर्थ-III के विकास के लिए बर्थ किराया के लिए संदर्भ प्रशुल्क का सूत्रीकरण			
क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएमपी द्वारा यथा अनुमानित
I.	इष्टतम क्षमता		
(i).	इष्टतम क्षमता		
(क).	पैनामेक्स पोतों की क्षमता के अंश की प्रतिशतता	100%	100
(ख).	पोतों की शिप दिन निकासी (वीओसीपीटी द्वारा यथा उल्लेखित) (मानदंड-35000 टन/दिन पैनामेक्स पोतों के लिए)	40000	40000
(ग).	दिनों की संख्या	365	365
(घ).	इष्टतम क्षमता अनुपात	70%	70%
(ङ).	इष्टतम घाट क्षमता	10220000	10220000
(ii).	इष्टतम यार्ड क्षमता		
(क).	क्षेत्रफल आबंटित (वर्ग मीटर)	126000	126000
(ख).	स्टेकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल	70%	70%
(ग).	प्रति वर्ग मीटरस्टेकिंग की मात्रा(टन) (मानदंड-3 टन/ वर्ग मीटर)	6	6
(घ).	वार्षिक टर्न-ओवर अनुपात (मानदंड-12)	28	28
(ङ).	इष्टतम क्षमता अनुपात	70%	70%
(च).	इष्टतम यार्ड क्षमता	10372320	10372320
(ii).	विचार की गई इष्टतम क्षमता	10220000	10220000
(iii).	विचार की गई इष्टतम क्षमता (एमटीपीए में)	10.22	10.22

II.	बर्थ की पूँजीगत लागत	करोड रुपए में	
(i)	बर्थ के निर्माण की लागत	52.56	52.56
(ii)	आधार लागत पर 3% आनुषंगिक और 7% पर्यवेक्षण प्रभार	5.26	5.26
(iii)	कार्य संविदा कर (आधार लागत पर सिविल लागत के 65% पर 4%)	1.37	1.37
	Sub total	59.18	59.19
(iv).	विविध लागत (टीएएमपी- पूँजी लागत का 5%)	0.00	2.96
	कुल	59.18	62.15
III.	बर्थ की प्रचालन लागत	करोड रुपए में	
(i)	मरम्मत एवं अनुरक्षण (पूँजी लागत का 1%)	59.18	62.15
(ii)	मूल्यहास (वीओसीपीटी- 3.34%, टीएएमपी-3.17%)	197.67	197.02
(iii)	बीमा (पूँजी लागत का 1%)	59.18	62.15
	उप-योग	316.03	321.32
IV.	बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता	करोड रुपए में	
(i)	प्रचालन लागत	316.03	321.32
(ii)	पूँजी लागत पर आरओसीई @ 16%	946.92	994.40
	बर्थ किराया प्रभारों के लिए कुल राजस्व आवश्यकता	1,262.96	1,315.72
V.	प्रशुल्क (आरई)		
	बर्थ किराया प्रभार		
	(क) विदेशगामी पोत	0.54	0.56
	(ख) तटीय पोत	0.32	0.33
बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन वीओसीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव द्वारा यथा प्रस्तुत			
क्र.सं.	विवरण	यूनिट	कार्गो
1	डीडब्ल्यूटी	टन	75000
2	अनुपात	%	100%
3	हस्तगन दर	टन/दिन	40000
4	औसत जीआरटी प्रति पोत	टन	45750
5	औसत पार्सल आकार	टन	60000
6	क्षमता	टन	10220000
7	बर्थ दिनों की संख्या (कतार 6 / कतार 3)	दिन	256
8	बर्थ घंटों की संख्या (कतार 7 x 24)	घंटे	6132.00
9	पोतों की संख्या (कतार 6 / कतार 5)	संख्या	17
10	कुल जीआरटी घंटे (कतार 4 x कतार 8)	घंटे	280539000
11	राजस्व आवश्यकता	रु.लाख में	1262.96
	बर्थ किराया प्रभार - विदेशी		0.54
	बर्थ किराया प्रभार - विदेशी		0.32
विदेशी / तटीय दरों की गणना (बर्थ किराया)			
168323400 x + 0.6 * 112215600 x =		1262.96	
168323400 x + 67329360 x =		1262.96	

235652760 x =	1262.96	
x (विदेशी) =	0.54	
0.60 x (तटीय) =	0.32	

जैसाकि टीएएमपी द्वारा विचार किया गया

क्र.सं..	विषय	यूनिट	कार्गो
1	डीडब्ल्यूटी	टन	75000
2	अनुपात	%	100%
3	प्रहस्तन दर	टन/दिन	40000
4	औसत जीआरटी प्रति पोत	टन	45750
5	औसत पार्सल आकार	टन	60000
6	क्षमता	टन	10220000
7	बर्थ दिनों की संख्या (कतार 6 / कतार 3)	दिन	255.50
8	बर्थ घंटों की संख्या (कतार 7 x 24)	घंटे	6132.00
9	पोतों की संख्या (कतार 6 / कतार 5)	संख्या	170
10	कुल जीआरटी घंटे (कतार 4 x कतार 8)	घंटे	280539000
iv.	राजस्व आवश्यकता	रु. लाख में	1315.72
	बर्थ किराया प्रभार - विदेशी		0.56
	बर्थ किराया प्रभार - तटीय		0.33

विदेशी / तटीय दरों की गणना (बर्थ किराया)

168323400 x + 0.6 * 112215600 x =	1315.72
168323400 x + 67329360 x =	1315.72
235652760 x =	1315.72
x (विदेशी) =	0.56
0.60 x (तटीय) =	0.33

अनुलग्नक -II

वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

उत्तरी कार्गो बर्थ-III पर डीबीएफओटी आधार पर कोयला प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषा – सामान्य

इस दरमान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- “तटीय पोत” से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- “दिन” से तात्पर्य किसी भी दिन के प्रातः 6 बजे से आरंभ होकर उसके आगामी दिन के प्रातः 6 बजे समाप्त होने वाली अवधि से है।

- (iii) “विदेशगामी पोत” से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iv) “सप्ताह” से तात्पर्य 7 दिनों की लगातार अवधि से है।
- (v) “निशुल्क अवधि” से तात्पर्य उस अवधि से है, जिसके दौरान विलम्ब शुल्क / भूमि किराए के बिना कार्गो के निशुल्क भण्डारण की अनुमति होगी और इस अवधि में कस्टम विभाग द्वारा अधिसूचित अवकाश के दिन और टर्मिनल के अकार्य दिवस सम्मिलित नहीं होंगे।
- (vi) “पत्तन” से तात्पर्य वी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास होगा।
- (vii) “प्रतिदिन” से तात्पर्य जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो, प्रति कैलेंडर दिन से होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें:

- (i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा, जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii) **पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की लेवी के लिए पोत को वर्गीकृत करने की पद्धति :**
 - (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम पत्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी विशिष्ट अवधि अथवा यात्रा लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है।
- (iii) **पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की लेवी के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दर के मानदंड:**
 - (क) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड पत्तन द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना शुरू करता है।
 - (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक भारतीय पत्तन के अंतिम आह्वान पर पोत तटीय कार्गो को उतारने का कार्य पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
 - (ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (iv) **कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की लेवी के लिए तटीय रियायती दरों के मानदंड**
 - (क) ‘वैश्विक और तटीय’ प्रचालन के लिए जारी सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी विदेशगामी भारतीय पोत के लिए पोत से तट और क्वे से / को, भंडारण यार्ड से / को के लिए घाट भाड़ा सहित प्रहस्तन कार्य हेतु तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाएंगी:
 - (i) तटीय धावक में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।
 - (ii) तटीय धावक में परिवर्तित नहीं* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।

* केन्द्रीय सीमाशुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र संख्या 15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।

- (ख) तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महा-निदेशालय द्वारा जारी विशिष्ट अवधि के लिए लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गो भारित कंटेनर पर कार्गो/कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।
- (v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ख) कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छल्लों सहित तापीय कोयला और पीओएल के सिवाय सभी तटीय कार्गो के कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में पोत तट स्थानान्तरण और क्वे से/को भंडारण यार्ड को/से प्रभारों हेतु वार्फेज सहित सभी संबंधित प्रहस्तांतरण कार्यों के लिए रियायती दरें प्रभार्य होंगी।
- (घ) विदेशी पत्तन का एक कार्गो से पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांतरण हेतु पत्तन "क" पर पहुंचने पर, उसके लिए तटीय चलन से प्रासंगिक रियायती प्रभार लागू होंगे। अन्य शब्दों में, उन पोतों को भारतीय पत्तन से कार्गो ले जाने/लाने के लिए तटीय चलन की अनुमति होगी और वे रियायत के पात्र होंगे।
- (ड) तटीय पोतों के प्रभार भारतीय मुद्रा (रुपयों में) में होंगे।
- (vi) समग्र भार अथवा कुल वाल्यूम द्वारा परिमाण या किसी एक मद के परिमाण के लिए 0.5 तक का भिन्नात्मक अंश 0.5 इकाई (यूनिट) माना जाएगा और 0.5 इकाई (यूनिट) या और उससे अधिक अंश को पूरा एक इकाई (यूनिट) माना जाएगा, बशर्ते अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।
- (vii) **विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज:**
- (क) उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दर मान के अंतर्गत दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित भुगतानों पर दंड ब्याज का भुगतान करना होगा।
- (ख) दण्ड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2% ज्यादा होगी।
- (ग) धन वापसी में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति के 20 दिन बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महा पत्तन न्यास अधिनियम में विनिर्दिष्ट अनुसार, प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले/ पत्तन न्यास की सम्पत्तियों का प्रयोग करने से पहले किया जाना हो, और / या जहां इस दर मान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है।
- (viii) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि चाहे, तो वह न्यून दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा अधिक छूट दे सकता है और कटौती कर सकता है।
- ऑपरेटर यदि चाहे तो दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित निर्धारित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो। तथापि, प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हो।
- (ix) परिगणित किए गए सभी प्रभार, प्रत्येक बिल के सकल कुल योग पर अगले उच्चतर रूपये के पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।

- (x) जब तक कि धन वापसी की राशि ₹ 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रुपए है अथवा इससे कम है तो टर्मिनल कोई पूरक बिल प्रस्तुत नहीं करेगा।
- (xi) तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

2. बर्थ किराया प्रभार

2.1. बर्थ किराए की अनुसूची

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटे अथवा उसका भाग (₹ में)
1.	विदेशगामी पोत	0.56
2.	तटीय पोत	0.33

बर्थ किराया से संबंधित सामान्य टिप्पणः

- (i) पोत द्वारा बर्थ का अधिपत्य करने के समय से बर्थ को खाली करने के समय तक की अवधि का आकलन किया जाएगा।
- (ii) बर्थ किराया पोत द्वारा जलयात्रा के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा। बर्थ किराए के बंद होने के लिए निर्धारित समय सीमा में ज्वार की अनुकूल स्थिति की कमी, जहाज के प्रतीक्षा समय में शामिल नहीं होगी। झूठे संकेत के लिए बर्थ किराया जुर्माना एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
- (iii) निर्गम प्राथमिकता / प्राथमिक बर्थ किराया प्रभारः
- (क) किसी पोत को प्राथमिक आधार पर बर्थ प्रदान करने के लिए 24 घंटे का बर्थ किराए के समतुल्य या वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया प्रभार का 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, वसूल किया जाएगा।
- (ख) किसी पोत को बाहर निकलने में प्राथमिकता के लिए 4 घंटे के बर्थ किराए प्रभार के बराबर शुल्क या बर्थ पर रुकने की वास्तविक कुल अवधि के किराया प्रभार का 100 प्रतिशत, जो भी उच्चतम हो, वसूल किया जाएगा।
- (iv) कोई भी बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक के उपकरणों में खराबी, विद्युत आपूर्ति की विफलता, या अन्य ऐसे कारणों, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी ठहराया जा सकता हो, से पोत बर्थ पर बेकार खड़ा हो।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	दर (₹ में)	
			विदेशी	तटीय
1	कोयला प्रहस्तन प्रभार			
(क)	तापीय कोयला	प्रति मीट्रिक टन	175.60	175.60
(ख)	तापीय कोयला से भिन्न	प्रति मीट्रिक टन	175.60	105.36

उपर्युक्त दर पोत से कोयला उतारने, भंडारण यार्ड तक ले जाने, पोत की समयावधि पूर्ण होने के पश्चात 10 दिनों की निशुल्क अवधि तक भण्डारण यार्ड में भंडार करने, भण्डारण यार्ड से पुनः प्राप्त करने और रेलवे वैगन पर लादने तथा प्रदान की जाने वाली विविध सेवाओं के लिए मिश्रित दर है।

4. भण्डारण प्रभार

स्टेक यार्ड में भंडार किए गए कार्गो, निशुल्क अवधि से अधिक समय के लिए भंडारण करने पर भंडारण प्रभार निम्न अनुसार होगा:

- (क) निशुल्क अवधि : 10 दिन
- (ख) निशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार

(दर ₹ में प्रति टन)

क्र.सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात बचे शेष कार्गो के लिए पांच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो के लिए छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से आगे के लिए दर
1.	सभी प्रकार का कोयला	16.21	32.42	64.84

नोट :

- निशुल्क अवधि के आकलन के प्रयोजन के लिए, कस्टम विभाग के अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को नहीं गिना जाएगा।
- कार्गो आयात करने के लिए निशुल्क अवधि का आकलन पोत से माल का पूरी तरह से निपटान होने की तारीख के अगले दिन से किया जाएगा।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा, जब टर्मिनल प्रचालक उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर ऐसे कारणों, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, के कारण इस कार्गो के वितरण/कार्गो के शिप पर लदान की स्थिति में न हो।

उपर्युक्त अनुसूची 2 से 4 के लिए सामान्य टिप्पण

- प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- टीएएमपी को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में दी गई रुपरेखा के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।

- (v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न किए जाने की स्थिति में, टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात, यदि टीएएमपी इस बात से संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनके अनुपालन की जांच करेगा। टीएएमपी लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होंगे।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक-III

उत्तरी कार्गो बर्थ-III पर डीबीएफओटी आधार पर कोयला प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानक

पीपीपी प्रचालक 40,000 मीटरी टन प्रति दिन की दर से कोयले का प्रहस्तन करेगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd September, 2016

No. TAMP/37/2016-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of Reference Tariff for Development of North Cargo Berth-III for handling Thermal Coal under PPP mode on DBFOT basis at VOCPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/37/2016-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 2nd day of September 2016)

This case relates to the proposal dated 30 June, 2016 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of Reference Tariff for Development of North Cargo Berth-III for handling Thermal Coal under PPP mode on DBFOT basis at VOCPT following the Tariff Guidelines of 2013.

1.2. It is relevant here to state that though the original proposal of VOCPT mentioned about handling Thermal coal at NCB-III, it can be seen from the subsequent paragraphs, that VOCPT has envisaged to handle Thermal Coal and Coal other than thermal coal at the proposed facility.

2.1. The main submissions made by the VOCPT in the original proposal dated 30 June, 2016 are summarized below:

- (i) The North Cargo Berth-III with the estimated traffic of 9.15 MTPA to handle Thermal Coal of 7.00 MTPA and Rock phosphate of 2.15 MTPA has been tendered and awarded to M/s. Transstroy Private Ltd. Due to issue relating to Concession Agreement and since the Concessionaire did not comply with condition precedent, the award has been cancelled with the approval of Competent Authority.
- (ii) A fresh study has been undertaken through M/s. WAPCOS (A Govt. of India undertaking), Gurgaon who have prepared the feasibility report suggesting the NCB-III as Coal Thermal with capacity of 10.22 MTPA and draft of 12.80m. The process of obtaining the SFC clearance is initiated for submission to Ministry shortly. Ministry has fixed timeline for completion of the project in the Review meeting by Hon'ble Minister of Shipping, R&H on 04 June 2016.
- (iii) In this background, a proposal is submitted for fixation of reference tariff for the above berth to handle Thermal Coal.
- (iv) The port has reckoned the Optimal Capacity of the Terminal at 10.37 Million Tonne per Annum (MTPA) as given below:
 - (i) **Quay Capacity:** The annual quay capacity is determined as 12.01 MTPA.
[This is not supported with calculation]
 - (ii) **Stack Yard Capacity:** The stack yard capacity is determined as 10.37 MTPA.
 - (iii) **The optimal capacity for the terminal is considered as lower of the two capacities i.e. 10.37 MTPA.**
[The port has subsequently furnished detailed working for optimal capacity which is brought out in the subsequent paragraphs.]
- (v) The unloading of coal and conveying of coal is proposed to be fully mechanized. The equipment include ship to shore unloader, conveyor transfer system etc. The total capital cost of the project is estimated at ₹586.89 crores of which ₹59.18 crores is for berthing services and ₹527.71 crores is towards Cargo handling.
- (vi) The provisions of the reference Tariff Guidelines, 2013 have been examined and it is found that the Coal Thermal at Paradip Port Trust (PPT) for which upfront tariff has been fixed by this Authority vide Order No. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July, 2008 notified vide Gazette No.133 dated 16 August 2008 is found suitable. Accordingly, the proposal is filed adopting the upfront tariff fixed in the above said Order with applicable escalation for period from 01 April 2016 i.e.35.08% for cargo handling charges and storage charges. The draft proposed SOR is furnished.
- (vii). The berth length envisaged for the project is 306 mtrs. As far as Berth hire charges is concerned, the capital cost considered in the Paradip Port proposal includes berth side dredging cost of ₹42.24 crores and the vessels arrival was proposed with respect to 14.00 mtr draft level and both the capesize and panamax size vessels were considered at 80% and 20%. Hence, considering the capital cost of the NCB-III and vessels arrival pattern with a GRT of 45,750 size of 60000T parcel size, a fresh berth hire tariff is proposed for consideration of this Authority.

2.2. The port has requested to consider the above proposal to fix the upfront tariff for operation of NCB-III as Coal Thermal at the stated above along with terms & conditions.

2.3. The capital cost, operating cost and Annual Revenue Requirement (ARR) estimated for berthing service by VOCPT is given below:

Sl. No	Particulars	Estimate
(i)	Capital Cost for Calculation of Berth Hire	₹ in crores
	Cost for construction of berth	52.56
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	5.26
	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on Base cost)	1.37
	Total Capital Cost for Calculation of Berth Hire	59.18
(ii)	Operating Cost for Calculation of Berth Hire	
	a) Repairs & Maintenance Cost (1% of Construction of Berth ₹5,918 Lakhs)	59.18
	b) Depreciation (3.34% of ₹5918 lakhs)	197.66
	c) Insurance (1% of ₹5918 Lakhs)	59.18
	Total Operating cost for Calculation of Berth Hire	316.02
(iii)	Revenue Requirement for calculation of Berth hire	₹ in lakhs
	a) Total operating cost	316.02
	(b) Return on Capital Employed @ 16% on gross fixed assets – ₹5918 lakhs)	946.88
	Total Annual Revenue Requirement for Berth hire Charges	1262.90

2.4. The VOCPT has furnished detailed working of berth hire charges to meet the estimated ARR from berthing services. The berth hire rate proposed by VOCPT is given below:

Berth Hire Charges:

Sl. No.	Vessels	Rate Per GRT/hr or part thereof (In ₹)
1.	Foreign	0.45
2.	Coastal	0.27

2.5. The performance standards proposed by the VOCPT is as given below:

The PPP Operator shall handle Coal at the rate of 40,000 MT per day.

3.1. Clause 2.2 of the Tariff Guidelines of 2013, which is relevant, in this case is reproduced below:

“The Reference Tariff (“the Reference Tariff”) for each commodity/ category of commodities and each service/ category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and “Performance Standards”. The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt.”

3.2. In the current proposal in respect of cargo handling charges and storages charge, the VOCPT has proposed to adopt the upfront tariff fixed for construction of a deep draught coal berth at the Paradip Port Trust approved by this Authority vide Order No.TAMP/18/2008-PPT dated 14 July, 2008 after applying applicable indexation of 35.08%. With regard to berth hire charges, the VOCPT has proposed separate tariff based on capital cost of construction of berth no.NCB-III and considering the vessel parameters of the proposed berth.

4.1. Based on the scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 18 July 2016 to furnish information / clarifications on a few points. The VOCPT has, vide its email dated 04 August 2016, responded with revised berth hire calculation. The VOCPT has furnished further clarification vide its letter dated 17 August 2016. A summary of the information / clarification sought by us and response of VOCPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / Clarification sought by TAMP	Information / clarification furnished by VOCPT
(i).	<u>Thermal coal handling charges</u>	
(a).	<p>As per note under Schedule 1 – The Cargo Handling Charges for coal terminal at PPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008, the handling charge of ₹130 per tonne includes services relating to reclaiming of cargo from stackyard and loading onto the railway wagon, amongst other services Whereas, as per para 3.12 of the proposal of VOCPT, though the evacuation of stack coal at VOCPT will be also by wagons, a separate and different agency for evacuation of the cargo by rail is contemplated by the VOCPT. Hence, the VOCPT has stated that the cost of reclaiming and wagon loading system is not stated to have been considered in the present proposal.</p> <p>Since the adopted rate includes evacuation of cargo by rail, but, the present proposal of the VOCPT states a separate arrangement for this service is contemplated by the port, the user will have to pay twice for the same service, one to the BOT operator who will operate the NCB-III and another to the separate evacuating Agency.</p> <p>In light of the above observation, the VOCPT is requested to examine and suitably modify its proposal.</p>	<p>The project cost of ₹586.89 crores is inclusive of mechanical handling equipments at berth, transportation of cargo from the berth to stack yard through conveyor, stacked at yard by stacker and reclaimed and Rail wagon / Truck loaders etc. There is no separate operator for loading on to the railway wagon.</p>
(b).	In the proposed Scale of Rates, the port has not proposed the note below the Schedule of Cargo Handling Charges prescribing the services covered in the proposed rate. The VOCPT is requested to propose a suitable note in this regard.	<p><u>The following note is included :</u></p> <p>The rate is the composite rate for unloading the coal from the ship, conveying to stack yard, storage at the stack yard upto a free period of 10 days after the time of completion of the ship, reclaiming from the stack yard and loading on to the railway wagon all other miscellaneous services provided.</p>
(ii).	<u>Berth Hire Charges:</u>	
(a).	Para 3.14 of the proposal states that the optimal capacity is 10.37 MTPA whereas in the berth hire calculation at Sl.No.6 the optimal capacity (not traffic under the 2008 guidelines) considered is 10.22 MTPA. This inconsistency needs correction. The VOCPT to also furnish detailed working for optimal capacity of 10.37 MTPA.	<p>The optimal capacity of the terminal is 10.22 MTPA. The detailed working is as follows :</p> <p>(i) <u>Quay capacity</u></p> <p>Optimal quay capacity = $((0.70 \times S1 \times P1) / 100) \times 365$</p> <p>$= ((0.70 \times 100 \times 40,000) / 100) \times 365 = 1,02,20,000$</p> <p>(or)</p>

		<p>= 10.22 MTPA</p> <p>(ii) <u>Stack Yard Capacity</u></p> <p>Stack yard capacity = $0.70 \times A \times U \times Q \times T$</p> <p>= $0.70 \times (180 \times 700) \text{m}^2 \times 0.70 \times 6 \text{t/m}^2 \times 28 = 1,03,72,320$</p> <p>(or)</p> <p>= 10.37 MTPA</p> <p>The optimal capacity of the terminal is the lower value of the optimum quay capacity and optimal yard capacity. Hence, the optimal capacity of the terminal is 10.22 MTPA.</p> <p>Subsequently, the VOCPT vide its email dated 17 August 2016 has clarified that in the proposed NCB-III, handling of capesize vessels is not envisaged. The port has clarified that the handling rate of 40,000 tonnes per day considered by VOCPT as Performance Standards is based on the Feasibility Report for the relevant project wherein it is confirmed that 100% of vessels handled will be panamax size and 40,000 tonnes could be handled in the said project.</p>
(b).	There appears to be error in the unit rate arrived for berth hire charges at Sl.No.12 for foreign going vessel. The unit rate works out to ₹4.50 per GRT per hour (i.e. ₹1,26,29,00,000 / 280,539,000 GRT hour) proposed by the port. This error needs correction.	Yes. It is a typographical error. The revised Berth Hire calculation sheet considering share of Coastal vessels is furnished.
(c).	While arriving at the berth hire for coastal vessel, it is seen that the port has not considered the impact of coastal concessional rate in arriving at the foreign rate. That being so, the BOT operator will not be in a position to achieve the estimated Annual Revenue Requirement (ARR) from Berth Services. Therefore, the port may take into account the share of foreign vessel and coastal vessel and consider the impact of coastal concessional rate for coastal vessel while arriving at the proposed berth hire charges for foreign going vessels.	The percentage of Coastal vessel and Foreign vessel is 40% and 60% respectively. Accordingly the Berth Hire calculation is furnished.
(iii).	<u>Indexation of tariff:</u>	
	The general note proposed by the VOCPT for indexation in tariff prescribes the base year for indexation as 1 January 2008. Since the VOCPT has already indexed the handling and storage charges and the reference tariff is to be approved in the year 2016, the base year for the indexation may be corrected as 1 January 2016. This is in line with the approach followed in the other upfront/ reference tariff Orders including that of the VOCPT.	The said note is suitably modified linking the base year for indexation as 1 January 2016.
(iv).	<u>Performance Standards:</u>	
	<p>The fulcrum of the Reference Tariff Guidelines is to reward the BOT operator for achievement of predetermined Performance Standards.</p> <p>The provision regarding Performance Linked Tariff as regulated under the tariff guidelines of 2013 has not been proposed by the VOCPT.</p>	General Notes relating to performance linked tariff are incorporated in the revised proposed SOR.

4.2. As stated above, the VOCPT vide its email dated 04 August 2016 has furnished revised berth hire calculation. The revised berth hire charge proposed by the VOCPT is as given below:

Revised Berth Hire proposed by VOCPT is as follows:

Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof (In ₹)
Foreign	0.54
Coastal	0.32

5.1. It is relevant to state here that in the adopted upfront tariff of PPT for coal terminal, the cargo handling charges is prescribed for (a). Thermal Coal and (b). For other than Thermal Coal and storage Charge is prescribed for Coal (all types).

In the original proposal dated 30 June 2016, the VOCPT proposed reference tariff for Thermal Coal only as against two categories of coal in PPT. Subsequently, while furnishing information / clarification vide its letter dated 4 August 2016, the port modified the nomenclature as “All types of Coal” instead of “Thermal Coal”. The port also introduced a new note under Cargo handling charge in the proposed SOR to state that coal meant for power plant is exempted from concession extended for coastal cargoes. This is not in line with the adopted SOR of PPT.

5.2. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 09 August 2016 has furnished further revised proposed SOR wherein nomenclature of cargo in the Schedule of Cargo Handling Charges is proposed for

(a). Thermal Coal and (b). Other than Thermal Coal. The Storage charge is proposed for “All types of coal”. The proposed reference tariff is after applying the escalation factor of 35.08% over the adopted tariff prescribed in the SOR of the PPT. The nomenclature of cargo in the revised proposed SOR is in line with the prescription available in the adopted SOR of the PPT.

5.3. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 19 August 2016 has requested that the unit rate proposed for Storage charges in the draft SoR already proposed on the subject proposal may be read as “Rate per Tonne” instead of “Rate per Tonne per day” [given in the heading]. With regard to stacking per square meter area considered at 6.00 M.T in the optimal yard capacity for NCB-III, the VOCPT has clarified that already in the upfront tariff fixed for projects earlier for North Cargo Berth-II and North Cargo Berth-III approved by this Authority vide Order dated 23.02.2010 and 19.01.2012 respectively, the stacking per square meter area is considered at the rate of 6.6 M.T for Thermal Coal. Also, in the Feasibility Report for the current Project of North Cargo Berth-III, it is considered at 6.00 M.T per square meter for arriving Yard capacity. Further, the Plot Turnover Ratio @ 28 considered in the optimal yard capacity is based on the Feasibility Report for the said project. The extract of the Feasibility report considering 6.00 MT per square meter as stacking parameter and handling rate of 40,000 M.T. per day is furnished by the port.

6. It is seen that the VOCPT has proposed several modifications in the proposed SOR. To summarize, the final tariff proposed by the VOCPT is given below:

(i). Berth Hire charges:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per Hr. or Part thereof (in Rupees)
1.	Foreign	0.54
2.	Coastal	0.32

(ii). Cargo Handling charges:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate (in ₹)	
			Foreign	Coastal
1	Coal handling charges			
(a)	Thermal Coal	Per Metric Tonne	175.60	175.60
(b)	Other than Thermal Coal	Per Metric Tonne	175.60	105.36

The above rate is the composite rate for unloading the coal from the ship, conveying to stackyard, storage at the stackyard upto a free period of 10 days after the time of completion of the ship, reclaiming from the stackyard and loading on to the railway wagon all other miscellaneous services provided.

(iii). Storage Charges:

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

(A) Free Period : 10 days

(B) Storage charges after free period

(Rate in ₹ Per Tonne)

Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	All types of Coal	16.21	32.42	64.84

7. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This Authority had passed an Order No.TAMP/33/2011-VOCPT dated 19 January 2012 fixing upfront tariff for handling bulk cargo viz. Thermal Coal and Rock Phosphate at North Cargo Berth-III (NCB-III) of the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) based on the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008.
- (ii). As brought out in the earlier paragraphs, the project for NCB III was tendered and awarded to M/s.Transstroy Private Ltd. However, due to issue relating to Concession Agreement and as the party did not comply with conditions precedent the award, the VOCPT has reported that the Concession Agreement has been terminated with the approval of Competent Authority. Based on fresh study undertaken by the port and based on the feasibility report, the NCB-III is now proposed to be earmarked for handling of all types of Coal instead of Thermal Coal and Rock phosphate. In this context, the port has filed the proposal seeking reference tariff under the tariff guidelines of 2013.

It can be seen from the factual position brought out in the initial part of this Order, that the original proposal filed by the VOCPT dated 30 June 2016 was not in line with the provisions prescribed in the reference tariff guidelines. The gaps in their proposal were pointed out vide our letter dated 18 July 2016. The port has responded vide its email dated 04 August 2016 along with revised berth hire calculation and furnished further clarification. Subsequently, the VOCPT proposed a few modification in its proposal vide its emails dated 09 August 2016, 17 August 2016 and the last one dated 18 August 2016. This case could be finalised only after the receipt of the complete information/ clarification and revised proposed berth hire supported with revised calculation.

- (iii). Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, *inter alia*, stipulates that the Reference Tariff to be proposed by the port will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. If the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned Major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Port Trust can propose any other tariff fixed under 2008 guidelines in any other Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
- (iv). The berth length of NCB-III envisaged by the port is 306 mtrs. For coal handling charges, the port has proposed to adopt the upfront tariff fixed for a deep draught coal berth at the Paradip

Port approved vide Order No.TAMP/18/2008-PPT dated 14 July, 2008 after applying applicable indexation of 35.08%.

As far as the berth hire charge is concerned, the VOCPT has stated that the capital cost considered in the Paradip Port includes berth side dredging cost of ₹42.24 crores and the vessel arrival was proposed with respect to 14.00 mtr. At PPT, both the capesize and panamax size vessels were considered at 80% and 20% respectively. The port has clarified that at NCB-III, 100% panamax vessels is envisaged. Port does not envisage capesize vessel. Therefore, considering the estimated capital cost of constructing the NCB-III and vessel arrival pattern of 45,750 GRT size with 60,000 T parcel size, the VOCPT has arrived at a fresh berth hire tariff separately.

The proposal of the port is not a pure adoption case as stipulated in the clause 2.2. of the Reference Tariff Guidelines. As far as cargo handling charges and storage charges are concerned, the proposal of the port is based on the upfront tariff approved for construction of a deep draught coal berth at the Paradip Port Trust approved vide Order No.TAMP/18/2008-PPT dated 14 July, 2008 at PPT applying applicable indexation factor of 35.08%. For berth hire, the port has furnished working following the principles and the general practice followed for arriving at the berth charges and the port has followed the norms prescribed in the 2008 guidelines. The vessel parameters furnished by the port are relied upon for determination of berth hire. The tariff guidelines of 2008 requires this Authority to rely on the capital cost estimates as furnished by the port. In view of the above position, and since the core item i.e. cargo handling charge is based on adopted upfront tariff and the proposed berth hire is following the norms prescribed in the 2008 guidelines and the vessel parameters considered by the port are generally relied upon by this Authority, the usual consultation process was not initiated as it is not required to be done in the adoption cases.

- (v). The upfront tariff approved by this Authority in Order No. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July, 2008 at PPT is for (a). construction of a deep draught iron ore berth, and (b). for construction of a deep draught coal berth. This Authority has approved two separate upfront tariff i.e. one for deep draught iron ore berth and the other for deep draught coal berth. As brought out in the earlier paragraphs, in respect of coal handling charges and storages charge, the VOCPT has proposed to adopt the upfront tariff fixed for a deep draught coal berth at the Paradip Port Trust in the said Order dated 14th July, 2008 after applying applicable indexation factor of 35.08%.

It is relevant here to state that the said Order of the PPT prescribes berth hire charges for deep draught coal berth. The VOCPT has, however, arrived at separate berth hire for the proposed NCB-III based on the estimated capital cost of construction of berth No. NCB-III and vessel parameters envisaged for the proposed berth for the following reasons:

- (i). Upfront berth hire approved for coal berth at the PPT includes berth side dredging cost of ₹42.24 crores (ii). The vessels arrival was proposed with respect to 14.00 mtr draft level and both the capesize and panamax size vessels were considered in the ratio of 80%:20% respectively as envisaged by the PPT. (iii). The Feasibility Report for the project of VOCPT envisages panamax vessel at berth NCB- III and capesize vessel at NCB-III are not envisaged.

In view of the above position, the tariff for berth hire charges is worked out by the port separately by the VOCPT based on the total revenue requirement in respect of berthing activity.

- (vi). (a). As stated earlier, for proposing the tariff for coal handling, the port has adopted the upfront tariff caps approved at PPT. It is relevant here to state that the upfront tariff fixed for coal berth of PPT is 10 MTPA. The optimal capacity of the coal terminal of NCB-III at VOCPT is 10.22 MTPA. Optimal capacity of NCB-III is found comparable with that of the coal berth of PPT. The indexation factor of 35.08% applied by VOCPT to arrive at the proposed reference tariff for cargo handling charges is seen to be the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts to be applicable for reference tariff to be fixed in the year 2016 with base WPI

as on 1 January 2008. The indexed Reference tariff proposed by the VOCPT is found to be in order.

The nomenclature of coal cargo for which reference tariff is proposed by VOCPT is in line with the adopted upfront tariff of PPT for coal berth. In view of the above position, the rate proposed by the VOCPT for cargo handling and storage charge adopting the upfront tariff of deep draft berth of coal terminal of PPT is accepted.

- (b). For berth hire, the port has furnished working following the principles and the general practice followed for arriving at the berth charges which is discussed in the subsequent paragraphs.
- (vii). Berthing activity:
 - (a). Optimal capacity:

- (i). The port has stated that at NCB-III, 100% panamax vessels of 45,750 GRT are envisaged which is based on the feasibility report. The port has clarified that it does not envisage to handle capesize vessel at NCB-III. This position is relied upon.

It is relevant here to state that the unloading norm for coal berth prescribed in upfront tariff guidelines of 2008 is 35,000 T/day for panamax vessels. As against, that the VOCPT has considered handling rate of 40,000 T/day for handling coal by panamax vessel. The VOCPT has stated that the handling rate of 40,000 T/day is based on the feasibility report wherein it is confirmed that 100% vessel will be panamax vessel and 40,000 T/day can be handled at the said berth.

In view of the above position brought out by the VOCPT empathetically stating that handling rate 40,000 T/day can be achieved, this Authority decides to go by the proposal of the VOCPT of improved handling rate. Clause 3.2. of the upfront tariff guidelines allows this Authority to consider adjustment in the prescribed norms based on justification furnished by the VOCPT.

Based on the ship day output of 40,000 MT per day and following the formula prescribed in the 2008 guidelines, the optimal capacity assessed by the VOCPT for berth hire calculation the port is 1,02,20,000 tonnes per annum i.e. 40,000 ship day output * 365 days * 100% share of capacity * 70%.

- (ii). The port has assessed optimal yard capacity for 1.26 lakh sq. mtr. For arriving at the optimal yard capacity, the VOCPT has considered stacking parameter of coal at of 6 tonnes/ sq mtr and turn over of 28 as against the norm prescribed in 2008 guidelines at 3 tonnes / sq. mtr and turnover of 12. The VOCPT has clarified that already in the upfront tariff fixed for projects earlier for North Cargo Berth-II and North Cargo Berth-III approved by this Authority vide Order dated 23.02.2010 and 19.01.2012 respectively, the stacking per square meter area is considered at the rate of 6.6 M.T for Thermal Coal. The port has stated that in the Feasibility Report for the current Project of North Cargo Berth-III, stacking parameter is considered at 6.00 M.T per square meter and the Plot Turnover Ratio of 28 considered in the optimal yard capacity is also based on the Feasibility Report for the said project. In view of the above submissions made by the VOCPT, the stacking parameter and the turnover parameter as considered by the VOCPT is taken into consideration.

Based on the above parameters and following the formula prescribed in the 2008 guidelines, the optimal stack yard capacity as assessed by the VOCPT at 1,03,72,320 tonnes per annum (10.37 MTPA) i.e. 70% * (1.26 lakh sq. mtr. * 70% area * 6 tonnes/sq. mtrs. Stacking quantity * 28 annual turnover ratio) is considered.

- (iii). The optimal capacity for berth hire calculation is considered at 10.22MTPA being lower of the two capacities.

(b). Capital cost of berth:

The total capital cost for berth estimated by the VOCPT is ₹59.18 crores which includes 3% towards contingency and 7% supervision charges on base cost and works contract tax at 4%.

There is no specific provision in the 2008 guidelines for considering miscellaneous cost under berthing service and the port has not estimated miscellaneous cost under berthing service for this project.

In this context, it is relevant here to mention that though the upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment cost in case of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugoa Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanized berths at Kolkata Port Trust (KOPT), this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% under the berthing service. Keeping in view the position maintained in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the civil cost of berth is taken into account in the current exercise to have uniformity in the approach followed by this Authority.

Except for the above modification, the capital cost of berth as estimated by the VOCPT is relied upon. Subject to above modification, the capital cost of the berth comes to ₹62.15 crores.

(c). Annual Revenue requirement from Berthing activity:

- (i). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to maintenance cost, the VOCPT has considered insurance and depreciation while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation was considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation are considered in this case also on the modified capital cost. The depreciation rate is considered at 3.17% instead of 3.34% considered by the VOCPT for the reasons explained below.

The rate of depreciation computed by VOCPT is @ 3.34% on berth cost. It is relevant here to state that 3.34% depreciation rate was being considered under the Companies Act, 1956. In the reference tariff approved following the principles prescribed in 2008 guidelines at the VOCPT in its earlier three proposals, the VOCPT has considered the depreciation rate at 3.17% on civil works based on the depreciation rates applicable under the Companies Act, 2013 and the same was considered by this Authority. That being so, the rate of depreciation in the instant case is also modified and considered at 3.17% instead of 3.34% considered by the port.

- (ii). The total operating cost estimated by the port is ₹316.03 lakhs which stands modified to ₹321.32 lakhs.

- (iii). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost of berth as per the norms prescribed in the guidelines.
- (iv). The revenue requirement from berthing service works out to ₹1315.72 lakhs as against ₹1262.96 lakhs estimated by the VOCPT.
- (d). The port has furnished detailed working for berth hire calculation. The port has stated that it has considered the vessel parameters based on actual vessel parameters, which are relied upon.

As per the norms prescribed for berth hire calculation under 2008 guidelines, the number of days at 70% utilisation works out to 255.5 days (i.e. $365 * 70\%$). However, it is seen that the port has, in the berth hire calculation, shown number of berth days as 256 which is corrected as 255.5 days. The number of berth hours considered by VOCPT is 6132, which is in order.

The methodology followed by the VOCPT for arriving at the berth hire charge is found to be in line with the general approach followed by this Authority in other reference tariff cases. The calculation of berth hire charge is done following the approach followed by the VOCPT except for modified revenue requirement.

As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the rate arrived for the foreign category. Accordingly, the VOCPT has proposed concessional rates for coastal vessels in line with the Government policy. For the purpose of arriving at berth hire rate, the VOCPT has considered the ratio of foreign vessel and coastal vessel at 60% and 40% respectively, which is relied upon.

Subject to the above modification, the tariff cap for Berth hire charge works out to ₹0.56 per GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.33 per GRT per hour for coastal vessel, which is prescribed in the SOR as against ₹0.54 GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.32 per GRT per hour for coastal vessel proposed by VOCPT.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the VOCPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases

- (viii). The statement for fixing upfront berth hire charges submitted by the VOCPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex – I**.
- (ix). It is relevant to state that the upfront tariff SOR approved for coal terminal at PPT berth do not prescribe general terms and conditions, definition of few relevant terms and general notes relating to storage charge. The VOCPT has proposed definition of Coastal vessel, Day, Foreign-going vessel and free period. The definition of these terms are as approved in Order no.TAMP/33/2011-VOCPT dated 19 January 2012 for fixation of upfront tariff for handling bulk cargo viz. Thermal Coal and Rock Phosphate at North Cargo Berth-III (NCB-III), which is proposed to be developed on PPP mode.
- (x). In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth till she vacates the berth, no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power failure or for any other reasons attributable to the terminal operator, penal berth hire for false signal which are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule and hence is incorporated in the Scale of Rates.

For ousting priority/ priority berth hire charges, the VOCPT has proposed a general condition relating to priority / ousting priority stating that the rates and conditions for granting ousting

priority berthing/ priority berthing are governed by the Government guidelines in this regard and provisions in the SOR of VOCPT. The Scale of Rates of VOCPT prescribes specific conditions relating to charges for priority berthing and ousting priority. The proposed note is, therefore, replaced with the conditionalities relating to ousting priority and priority berth hire charges in line with the prescription in the Scale of Rates of VOCPT.

- (xi). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.’

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (xii). The port has, in the general terms and conditions, incorporated the provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Cargo Related Charges (CRC) and Concessional Coastal rate approved by this Authority vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The subsequent amendment to the said Order in pursuance of the direction of the Directorate General Shipping approved by this Authority vide Order dated 10 June 2016 has not been incorporated by the port. The amendment in the said Order is incorporated.
- (xiii). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards.

The VOCPT has proposed the Performance Standards of 40,000 MT per day as considered by it in the berth hire calculation as well. The port has stated that the proposed handling rate can be achieved. Performance Standards is approved as proposed by the port.

8.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

- 8.2. (a). If there is any error apparent on the face of record considered, the VOCPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
- (b). Further, the VOCPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the reference tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

8.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approved Reference Tariff Schedule for the development of North Cargo Berth-III for handling Coal as well as Performance Standards attached as **Annex-II** and **Annex-III** respectively.

8.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

9.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The

aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

9.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

9.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

9.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

9.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

9.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

9.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

9.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

9.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

9.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

9.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority’s decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/16 (247)]

Annex-I

**FORMULATION OF REFERENCE TARIFF FOR BERTH HIRE FOR DEVELOPMENT OF
NORTH CARGO BERTH-III FOR HANDLING COAL AT V.O. CHIDAMBARANAR PORT ON
DBFOT BASIS**

Sr. No.	Particulars	As estimated by VOCPT	As considered by TAMP
I.	Optimal capacity		
(i).	Optimal Capacity		
(a).	Percentage share of capacity of Panamax vessels	100%	100
(b).	Ship day output of vessels (as stated by VOCPT) (Norm-35000 T/day for Panamax vessels)	40000	40000
(c).	Number of days	365	365
(d).	Optimal Capacity ratio	70%	70%
(e).	Optimal Quay Capacity	10220000	10220000
(ii).	Optimal Yard Capacity		
(a).	Area allotted (sq.mtrs)	126000	126000
(b).	Area available for stacking	70%	70%
(c).	Stacking quantity per sq.mtrs.(tons) (Norm-3 T/ sq.mtrs.)	6	6
(d).	Annual turnover ratio (Norm -12)	28	28
(e).	Optimal Capacity ratio	70%	70%
(f).	Optimal Yard Capacity	10372320	10372320
(ii).	Optimal capacity considered	10220000	10220000
(iii).	Optimal capacity considered (in MTPA)	10.22	10.22
II.	Capital Cost of Berth	Rs. in crores	
(i)	Cost for construction of berth	52.56	52.56
(ii)	3% Contingencies and 7% Supervision charges on Base cost	5.26	5.26
(iii)	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on Base cost)	1.37	1.37
	Sub total	59.18	59.19
(iv).	Miscelleneuos cost (TAMP-5% of Capital cost)	0.00	2.96
	Total	59.18	62.15
III.	Operating Cost of Berth	Rs. in lakhs	
(i)	Repairs and Maintenance (1% of capital cost)	59.18	62.15
(ii)	Depreciation (VOCPT- 3.34%, TAMP-3.17%)	197.67	197.02
(iii)	Insurance (1% of capital cost)	59.18	62.15
	Sub total	316.03	321.32
IV.	Revenue Requirement for berth operation	(Rs. in Lakhs)	
(i)	Operating Cost	316.03	321.32
(ii)	ROCE @ 16% on capital cost	946.92	994.40
	Total Revenue Requirement for Berth hire charges	1,262.96	1,315.72
V.	Tariff (Re)		
	Berth Hire Charges		
	(a) Foreign Going Vessels	0.54	0.56
	(b) Coastal Vessels	0.32	0.33

Computation of Berth Hire charges**As furnished by VOCPT vide its revised Proposal**

Sl. No.	Particulars	Unit	Cargo
1	DWT	Tons	75000
2	Ratio	%	100%
3	Handling rate	Tons/day	40000
4	Average GRT per vessel	Tons	45750
5	Average parcel size	Tons	60000
6	Capacity	Tons	10220000
7	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	256
8	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	6132.00
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	170
10	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	280539000
11	Revenue Requirement	Rs. In lakhs	1262.96
	Berth hire Charges - Foreign		0.54
	Berth hire Charges - coastal		0.32

Working of Foreign / Coastal Rates (Berth Hire)

168323400 x + 0.6 * 112215600 x =	1262.96
168323400 x + 67329360 x =	1262.96
235652760 x =	1262.96
x (Foreign) =	0.54
0.60 x (Coastal) =	0.32

As considered by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Cargo
1	DWT	Tons	75000
2	Ratio	%	100%
3	Handling rate	Tons/day	40000
4	Average GRT per vessel	Tons	45750
5	Average parcel size	Tons	60000
6	Capacity	Tons	10220000
7	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	255.50
8	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	6132.00
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	170
10	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	280539000
11	Revenue Requirement	Rs. In lakhs	1315.72
	Berth hire Charges - Foreign		0.56
	Berth hire Charges - coastal		0.33

Working of Foreign / Coastal Rates (Berth Hire)

168323400 x + 0.6 * 112215600 x =	1315.72
168323400 x + 67329360 x =	1315.72
235652760 x =	1315.72
x (Foreign) =	0.56
0.60 x (Coastal) =	0.33

Annex-II**V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING COAL ON DBFOT BASIS AT NORTH CARGO BERTH-III****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping / Competent Authority.
- (ii). **“Day”** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iv). **“Week”** shall mean a continuous period of 7 days.
- (v). **“Free period”** shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal’s non-operating days.
- (vi). **“Port”** shall mean V.O.Chidambaranar Port Trust.
- (vii). **“Per day”** shall mean per calendar day unless otherwise stated.

1.2. General Terms & Conditions:

- (i). The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to

Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v) (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port “A” for subsequent transshipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
 - (vii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust’s properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
 - (viii). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling vessels likewise rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may if so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The Terminal Operator may also, if so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives

relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. The Terminal Operator should however, notify the Public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (ix) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill
- (x) No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs. 100/- or more. Likewise terminal shall not raise any supplement any if the amount due to terminal is ₹100 /- or less.
- (xi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES

2.1. Schedule of Berth Hire

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per Hr. or Part thereof (in ₹)
1.	Foreign going vessel	0.56
2.	Coastal vessel	0.33

General notes relating to Berth Hire:

- (i). The Period to be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions. There shall be a penal berth hire equal to berth hire charges of one day berth hire charge for a false signal.
- (iii). Ousting Priority / Priority Berth Hire Charges:
 - (a). For providing the priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.
 - (b). For providing the ousting priority to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (iv). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

3. CARGO HANDLING CHARGES

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate (in ₹)	
			Foreign	Coastal
1	Coal handling charges			
(a)	Thermal Coal	Per Metric Tonne	175.60	175.60
(b)	Other than Thermal Coal	Per Metric Tonne	175.60	105.36

The above rate is the composite rate for unloading the coal from the ship, conveying to stackyard, storage at the stackyard upto a free period of 10 days after the time of completion of the ship,

reclaiming from the stackyard and loading on to the railway wagon and all other miscellaneous services provided.

4. STORAGE CHARGES

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

(A) Free Period : 10 days

(B) Storage charges after free period

(Rate in ₹ per tonne)

Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	All types of Coal	16.21	32.42	64.84

Notes:

- (i) For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminals non-working days shall be excluded.
- (ii) Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii) Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal Operator.

General Note to Schedule 2 to 4 above

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2016 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARDS FOR HANDLING COAL ON DBFOT BASIS AT NORTH CARGO BERTH-III

The PPP Operator shall handle Coal at the rate of 40,000 MT per day.

.....